Année 1952. — N° 20. Le Numéro : 15 francs. 11 Décembre 1952.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr.; ETRANGER : 450 fr.
(*Compte chèque postal*: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1952

Séances des 9 et 10 Décembre 1952.

SOMMAIRE

Statut de l'aviation marchande (1).

PROJET DE LOI N° 3933 PORTANT STATUT DE L'AVIATION MARCHANDE

1° Rapport présenté au nom du Conseil économique par M. Georges Le Hénaff.

SOMMAIRE

Exposé général.

Chapitre Ier. — Législation actuelle régissant l'aviation civile en France et à l'étranger.

Chapitre II. — Le transport aérien en France.

Chapitre III. — Les entreprises de transport aérien en France et les aéroports.

Chapitre IV. — Etude du statut.

EXPOSE GENERAL

Le rapide développement du trafic aérien, les progrès techniques considérables réalisés dans le domaine de la construction aéronautique et la nécessité d'assurer une sécurité aérienne meilleure ont fait rapidement apparaître les insuffisances de la loi de 1932 et de l'acte dit loi de 1941.

Dès le lendemain de la libération, le Gouvernement s'est attaché à résoudre les nombreux et nouveaux problèmes qui se présentaient à lui en matière aéronautique et différents projets ont été établis pour donner à l'aviation marchande le statut qu'elle méritait, mais l'évolution constante de ces problèmes et les lenteurs apportées à la discussion des projets soumis au Parlement n'ont pas permis l'intervention d'un texte pourtant reconnu indispensable; aussi, l'actuel ministre des travaux publics et des transports a-t-il été amené à présenter un nouveau projet de loi portant statut de l'aviation marchande, qui semble mieux répondre aux conditions dans lesquelles les transports aériens s'effectuent actuellement.

C'est ainsi que le Conseil économique est appelé, aujourd'hui, à émettre un avis sur le projet gouvernemental déposé le 2 juillet 1952 sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Le développement du transport aérien s'est effectué depuis la guerre, sous un régime provisoire comportant:

D'une part, un monopole de fait des lignes d'intérêt national attribuées à la compagnie Air France;

D'autre part, un système d'autorisations d'exploitation révocables, attribuées aux compagnies privées exploitant en dehors du secteur réservé à Air France.

Un grand nombre de sociétés privées se sont ainsi constituées sous ce régime et se sont développées de plus en plus sur la partie du secteur d'intérêt national situé plus particulièrement à l'intérieur de l'Union française.

Cet état de fait ne pouvait se prolonger indéfiniment; aussi, convenait-il de définir clairement les principes essentiels qui pouvaient permettre un plein développement de l'aviation civile par une réglementation s'adaptant aux conditions économiques, financières et sociales du temps présent.

Deux projets de statut ont été déposés lors de la précédente législature:

L'un en 1948, par M. Pineau, alors ministre des travaux publics, des transports et du tourisme;

L'autre en 1950 (janvier), sous forme de rapport présenté par M. Bouret, député, au nom de la commission des moyens de communication de l'Assemblée nationale.

Enfin, le 2 juillet 1952, a été déposé par M. Morice, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le projet de loi soumis au Conseil économique.

La commission des transports, des P. T. T. et du tourisme s'était déjà préoccupée, au cours d'une étude générale sur les transports, du problème des transports aériens et avait procédé,

(1) Le compte rendu des délibérations du Conseil économique sur cette question figure au *Bulletin du Conseil économique* n°s 27 et 28 des 10 et 11 décembre 1952.

au cours du premier semestre de l'année 1952, à une série d'auditions au cours desquelles elle a entendu :

M. Max Hymans, président d'Air France ;

M. Paul Bernard, président du syndicat national des transporteurs aériens ;

M. Lignel, président de la compagnie Air Algérie ;

MM. Klein et Bizone, directeur général et directeur administratif de la compagnie Aigle-Azur ;

M. Chardon, président du comité de coordination aéromaritime ;

M. Boucher, directeur général de l'institut français de transports aériens ;

M. Cordesse, président des chambres de commerce aéronautiques ;

Et MM. Couhé et Lesieux, président et directeur général de l'Aéroport de Paris.

Enfin, elle a demandé à M. Lemaire, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, de venir lui apporter des précisions sur l'économie générale du projet de loi.

La commission était donc ainsi suffisamment informée de la situation des transports aériens en France pour pouvoir soumettre ce projet de loi à un examen critique, au cours d'une étude qui s'est échelonnée sur plusieurs séances.

Il a paru nécessaire de présenter un certain nombre d'éléments indispensables à une telle étude.

Dans un premier chapitre, seront examinés d'abord les régimes successifs de l'aviation marchande en France jusqu'en 1950, ainsi que l'économie des deux projets de statut élaborés au cours de la première législature.

En second lieu, il sera procédé à un examen comparé des législations en vigueur dans divers pays ayant une importante aviation marchande.

Le chapitre II comprendra une analyse du transport aérien en France, effectuée d'un double point de vue :

Celui du trafic, d'une part ;

Celui de la structure du réseau aérien, d'autre part.

Un troisième chapitre comportera une étude sommaire relative à la consistance des compagnies existantes, nationale et privées et de leurs projets d'équipement, ainsi qu'une étude des aéroports français et de leur trafic.

L'examen du projet de loi pourra alors être abordé, en fonction des observations émises au sein de la commission des transports, des P. T. T. et du tourisme.

CHAPITRE Ier

Législation actuelle régissant l'aviation civile en France et à l'étranger.

I. — *Les divers régimes de l'aviation marchande jusqu'en 1950.*

1° *Avant* 1932, il n'existait aucune loi spéciale sur l'aviation marchande ; les compagnies aériennes se créaient librement et exploitaient, théoriquement, dans un régime de libre concurrence.

Toutefois, l'exploitation n'étant pas rentable, elles furent amenées à demander le soutien financier de l'Etat. Les subventions se firent principalement sous la forme d'octroi de concessions sur certaines lignes d'intérêt public. L'Etat exerçait sur les entreprises un contrôle dont les modalités étaient déterminées par le cahier des charges, mais, à la suite d'abus dans la gestion des compagnies, les pouvoirs publics décidèrent de doter l'aviation marchande d'un statut légal ;

2° *Loi du* 11 *décembre* 1932 :

a) Entreprises subventionnées :

Les entreprises désirant obtenir des subventions devaient adopter la forme de sociétés d'économie mixte, permettant un contrôle de l'Etat sur la gestion des compagnies, l'Etat ayant droit à 25 p. 100 des actions et au quart des administrateurs.

Il avait, en outre, contre les décisions du conseil d'administration un droit spécial de veto qui en suspendait l'exécution et obligeait à une seconde délibération, afin que le ministre pût formuler ses observations.

L'Etat disposait enfin d'un droit de contrôle sur la personnalité des associés et l'origine des capitaux, les actions étant nominatives. D'autre part, le président du conseil et deux tiers des membres devaient être de nationalité française.

Le décret-loi du 6 mai 1939 prévoyait en outre que, si la subvention dépassait 30 millions pour les trois derniers exercices, le président devrait être nommé par l'Etat.

b) Entreprises non subventionnées :

Elles sont demeurées entièrement libres sous l'emprise de la loi du 11 décembre 1932 ; puis, en vue d'aboutir à une meilleure coordination des services publics et privés, un décret-loi de 1935 exigea une autorisation préalable pour toute entreprise désirant assurer un service de transport public et régulier ;

3° *La loi du* 19 *septembre* 1941 avait pour objet l'organisation et la coordination de services aériens et modifiait complètement le système antérieur.

Elle distinguait des services réguliers, des services non réguliers :

a) Services réguliers :

1. Services réguliers érigés en services publics ; ce sont ceux qui assurent la liaison avec un pays étranger ou les territoires d'outre-mer ou qui font appel au concours financier de l'Etat ou d'une collectivité, quelle que soit la ligne exploitée. Les entreprises qui les exploitent sont soumises au régime de la concession.

2. Services réguliers non publics et services à l'intérieur d'un territoire, sans concours financier de l'Etat ; les entreprises dont l'activité est restreinte à ce service sont soumises à l'obligation d'une autorisation ministérielle préalable ;

b) Transport à la demande : régime de liberté.

Le système de sociétés d'économie mixte est abandonné ; la concession peut être accordée à des entreprises privées, dans lesquelles l'Etat n'a plus de participation. Cependant, le contrôle de la nationalité de la société et des dirigeants est maintenu et le contrôle en cours d'exploitation est assuré par des dispositions prévues au cahier des charges ;

4° *Après la libération.*

Pratiquement, la loi de 1941 n'a reçu qu'une application restreinte, du fait des clauses de l'armistice.

Après la libération, fut créé le « réseau des lignes aériennes françaises », chargé de réorganiser le transport aérien (le 16 novembre 1944).

Puis, l'ordonnance du 26 juin 1946 établit le principe de la nationalisation des entreprises de transport aérien et transféra à l'Etat la propriété des compagnies Air France, Air bleu et Air France Transatlantique : toutefois, les modalités de la loi de 1941 furent provisoirement maintenues. Par la suite, une loi du 16 juin 1948 fixa le statut d'Air France. Par ailleurs, de nombreuses compagnies privées s'étaient constituées, fonctionnant au bénéfice d'autorisations temporaires délivrées en application de la loi de 1941. Aussi, apparut-il nécessaire de les doter d'un statut définitif.

Un projet de loi fut déposé dans ce but, sous la première législature, le 10 juin 1948, par le Gouvernement. Il fut suivi d'un autre projet de la commission des moyens de communication et du tourisme de l'Assemblée nationale.

II. — *Les deux projets de statut déposés au cours de la première législature.*

Les deux projets de statut qui avaient été proposés au cours de la première législature, celui du Gouvernement (déposé en juin 1948) et celui de la commission des moyens de communication et du tourisme de l'Assemblée nationale (déposé en janvier 1950) comportaient un certain nombre de points communs : ils prévoyaient tous deux un agrément préalable de toute entreprise, la création d'un conseil de l'aviation marchande, plus ou moins inspiré du conseil supérieur de la marine marchande ou du Civil Aeronautic Board américain, la liberté pour les transports occasionnels et pour les transports de marchandises, mais il différaient quant aux modes de réglementation des lignes régulières et quant aux attributions du Gouvernement.

Le texte gouvernemental prévoyait trois secteurs : un secteur d'intérêt général, réservé uniquement à Air France, un secteur concédé, dont les services devraient être assurés par Air France ou par des sociétés privées et un secteur libre.

Le classement des itinéraires dans le premier secteur devait être déterminé par le Gouvernement statuant en conseil des ministres. Le classement des services concédés était déterminé par décret du ministre des transports.

Par contre, le projet de la commission, hostile à une ingérence trop prononcée de l'action gouvernementale et au monopole d'Air France, supprimait tout secteur réservé et prévoyait une concurrence réglementée dans le cadre d'un plan des lignes (la notion de plan lui ayant paru préférable à celle de secteur, trop imprécise), avec l'intervention obligatoire du conseil de l'aviation marchande pour l'application de la loi. Elle reconnaissait Air France comme instrument choisi jouissant d'un certain nombre de droits propres.

En fait, le texte de loi ne vint pas en discussion devant le Parlement avant la fin de la législature.

III. — *Les expériences étrangères.*

Tandis qu'en France, l'aviation marchande se développait avec un régime provisoire, dans l'attente de l'adoption d'un statut définissant clairement les règles d'exploitation du transport aérien, quelles étaient les solutions adoptées à l'étranger ?

Nous passerons en revue rapidement la législation de plusieurs pays: les Etats-Unis, le Brésil, l'Espagne, les Pays scandinaves, les Pays-Bas, la Belgique, la Grande-Bretagne, le Canada et l'Australie, qui ont connu un essor remarquable des transports aériens.

La première remarque que l'on fait à l'examen des législations étrangères, c'est qu'une grande partie réserve à une ou plusieurs compagnies, souvent nationalisées, un monopole d'exploitation de certains réseaux. D'autres, comme le Brésil et les Etats-Unis, laissent à plusieurs compagnies privées le soin d'exploiter les transports aériens.

Au Brésil, un décret de janvier 1949 porte statut des entreprises privées. Il existe actuellement, pour le trafic régulier, 9 compagnies privées, dont 3 à participations financières étrangères; il n'y a pas de compagnie nationale.

Pour le transport régulier, les *autorisations* sont délivrées, sous certaines conditions visant notamment la sécurité, la stabilité financière et la nationalité des capitaux. Des autorisations d'exploiter sont également requises pour effectuer le transport non régulier et le travail aérien dont l'activité est très importante (25 compagnies en 1949).

Les Etats-Unis ont adopté, dans le civil aeronautics act de 1938, le principe de la *concurrence réglementée*. *L'autorisation d'exploiter* est accordée aux compagnies privées, en tenant compte à la fois des notions de « service d'utilité publique » et de « service adapté aux besoins du public ».

L'organisation du transport aérien fut confiée, en 1938, à un organisme dit « Civil Aeronautics Authority », qui se scinda, en 1940, en deux éléments, le Civil Aeronautics Board et la Civil Aeronautics Administration.

Une distinction s'opéra, bien qu'aucun critère ne figure dans la loi, entre transport régulier et transport non régulier.

Pratiquement, le transport régulier s'est confondu avec celui qui recevait une concession du C. A. B., sous la forme du « certificate of public convenience and necessity ».

En fait, la politique du C. A. B. a réglementé la concurrence, notamment par le jeu des *subventions* et, en particulier, des subventions postales, de telle sorte qu'il n'y ait qu'une seule compagnie sur les lignes dont le trafic est insuffisant pour assurer une exploitation à plus d'une compagnie.

L'importance prise par le transport à la demande, qui concurrençait sérieusement les services réguliers, conduisit le C. A. B. à rechercher les bases du transport dit « non régulier ». En 1947, fut créée une catégorie de transporteurs dite « irregular air carriers », titulaires d'une « lettre d'enregistrement », mais faute de pouvoir définir le critère de régularité, la réglementation du C. A. B. ne fut jamais efficace. En fait, seules, quelques compagnies, qui avaient fait leurs preuves d'efficacité dans le domaine du fret, obtinrent le certificat d'exploitation régulière.

Nous allons examiner maintenant plusieurs types de législation aéronautique beaucoup plus strictes, du fait notamment de la présence de compagnies nationales protégées par les gouvernements ou de monopoles étendus en faveur de compagnies privées.

Parmi les réglementations les moins libérales, on peut classer, en premier lieu, celles de l'Espagne et du Commonwealth britannique.

En Espagne, le transport aérien est assuré par deux compagnies: la compagnie nationale Ibéria et la compagnie privée Aviation y Commercio. Pour les trafics réguliers, la loi du 7 juillet 1940 a concédé à la Compagnie nationale Ibéria le monopole du transport des personnes, de la poste et du fret en Espagne et dans les colonies ou protectorats espagnols ; ce monopole, accordé pour une durée de vingt ans, peut être révoqué sans motif par le Gouvernement. L'Etat apportait la majorité du capital de la société, mais laissait 49 p. 100 du capital social, aux intérêts privés.

Un décret du 17 novembre 1943 a sanctionné la nationalisation définitive de l'Ibéria, en autorisant l'Instituto Nacional de Industria à acquérir la totalité des actions détenues par des intérêts privés ou étrangers.

Le trafic non régulier est, selon la législation espagnole, celui qui n'est pas concédé à l'Ibéria et qui est effectué dans un but commercial, sans être soumis à des horaires fixes ou à des itinéraires déterminés, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises, quel que soit le mode de tarification.

Les entreprises de transport non régulier sont soumises à l'autorisation du ministère de l'air et les trois quarts de leur capital au minimum doivent être souscrits par des intérêts nationaux. Elles doivent remplir, en outre, certaines conditions visant notamment la sécurité du transport.

Grande Bretagne. L'exploitation des services aériens réguliers intérieurs et internationaux du Royaume-Uni est assurée, en vertu du Civil aviation act de 1946, par les Corporations, qui en ont le monopole. Toutefois, les compagnies privées peuvent, sous certaines conditions, effectuer des services réguliers *complémentaires de ceux des Corporations*, au titre de compagnies associées, après autorisation du ministère de l'aviation civile, sur avis de l'Air Transport Advisory Council.

Les compagnies associées ne sont pas habilitées à recevoir de subvention. Les contrats d'associations ne sont accordés que pour une durée limitée et dans des conditions très restrictives.

Tout récemment, le gouvernement Churchill, sans toutefois modifier la législation antérieure, a accordé aux compagnies privées une plus large liberté d'action, en dehors du domaine réservé aux corporations, en leur garantissant pour une durée plus longue la jouissance des concessions qui leur étaient attribuées.

Pratiquement, la nouvelle politique donne aux entreprises privées la possibilité d'exploiter les nouvelles routes internationales, les transports de marchandises et les services de troisième classe.

Enfin, les pouvoirs de l'A. T. A. C. ont été considérablement étendus.

Au Canada, deux compagnies principales assurent le trafic régulier, *l'une, la T. C. A. C.*, est une compagnie nationale autonome, fonctionnant comme « instrument choisi » du gouvernement; *l'autre, privée*, la C. P. A. L. Elles ne sont en concurrence sur aucun parcours, la compagnie nationalisée assurant le transport sur le réseau intérieur principal, le réseau international vers l'Europe, les Etats-Unis et les Caraïbes, la Canadian Pacific Air Lines exploitant le réseau intérieur secondaire et le réseau international vers le Pacifique.

Au réseau intérieur concédé à la T. C. A. C. et à la C. P. A. L., s'ajoutent un certain nombre de lignes régulières secondaires exploitées par des compagnies privées diverses.

Pour le transport non régulier et le travail aérien, des autorisations d'exploiter sont nécessaires; elles sont délivrées par l'organisme aéronautique de réglementation et de contrôle. Il faut noter l'importance du transport de brousse (frêt et passagers) seul moyen de communication de l'arrière-pays (plus de 3.000 licences sont délivrées à cette catégorie de transporteurs privés).

En Australie, le *transport régulier* est effectué sur le réseau intérieur par plusieurs compagnies de statuts différents, dont les deux principales, l'une nationalisée, l'autre privée, assurent 85 p. 100 du trafic qu'elles exploitent en concurrence. Le réseau international est exploité à la fois par la compagnie ANA (Australian National Airways) pour le compte d'une compagnie cyngalaise, par les QANTAS australiennes, mais surtout par un consortium international (Grande-Bretagne - Australie - Nouvelle Zélande) : le British Commonwealth Pacific Air-Lines.

En ce qui concerne le *transport non régulier*, la politique travailliste australienne a été très restrictive, essayant d'établir, en fait, un monopole en faveur des corporations nationalisées. Le gouvernement actuel tend à favoriser l'entreprise privée et lui accorde de plus grandes facilités.

La Belgique et les Pays-Bas ont accordé chacun à une compagnie privée le monopole du transport aérien.

Les services réguliers intérieurs et internationaux de transport aérien *belge* sont exploités en monopole par la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne.

La gestion de la S. A. B. E. N. A. est privée, avec participation gouvernementale minoritaire, mais comportant un droit de veto sur certaines décisions.

Le régime du transport à la demande est encore soumis à une réglementation de 1938, aux termes de laquelle tout service de transport aérien est subordonné à l'autorisation du ministre. Plusieurs entreprises exploitent actuellement des services non réguliers.

Les Pays-Bas accordent un monopole d'exploitation des transports aériens intérieurs et internationaux à la K. L. M., de statut privé, mais dont le financement et le contrôle sont pratiquement assurés par le Gouvernement.

Le capital est d'environ 41 millions de florins (3.850 millions de francs), dont 97 p. 100 sont détenus par l'Etat. Une ordonnance d'août 1947 autorise la compagnie à faire appel au Trésor, pour augmenter son capital ainsi qu'à user de la garantie de l'Etat, en cas d'émission d'emprunts.

Jusqu'en 1947, les services intérieurs des Indes Orientales étaient assurés par une compagnie filiale, la K. N. I. L. M., qui a été absorbée par la K. L. M. en août 1947.

Les transports non réguliers ne font l'objet d'aucune réglementation; la compagnie, représentant le pavillon national, n'a pratiquement pas rencontré de concurrence de la part d'entreprises néerlandaises de transport à la demande.

Il est impossible de terminer cette étude des expériences étrangères sans parler des législations aériennes des *pays scandinaves*, intéressantes moins par les réglementations intérieures de chaque pays, que par l'expérience qui a été faite d'une organisation d'exploitation conjointe du transport aérien.

En effet, le transport aérien connaît, dans les pays scandinaves, un développement considérable. Du fait de la similitude de leur situation économique, politique ou stratégique les trois

pays scandinaves, Suède, Norvège et Danemark ont été amenés à faire dans ce domaine un effort coopératif, auquel correspondent actuellement la création et le développement progressif d'une organisation d'exploitation conjointe, le *consortium des lignes aériennes scandinaves* (S. A. S.).

Statut des entreprises:

a) *Transport régulier:*

Au Danemark, une compagnie unique, Det Danske Luftfartselskab détient, selon le statut, le monopole des services réguliers intérieurs et internationaux. Fondée en 1918, la D. D. L. a conservé un statut d'entreprise privée; son capital est composé par une majorité d'intérêts privés (83 p. 100), le reste correspondant à la participation gouvernementale.

En Norvège également le transport aérien est assuré par une compagnie unique, Det Norske Luftfartselskab, entreprise privée, qui a remplacé, en 1946, une compagnie d'Etat. Le capital de la D. N. L. est composé de 20 p. 100 de participations gouvernementales, 30 p. 100 de capitaux privés, et presque 50 p. 100 des participations de compagnies de navigation.

La Suède, jusqu'en 1948, possédait deux entreprises de transport aérien: l'Actiebolaget Aerotransport, et la Svensk interkontinental Lufttrafic. La première était organisée sur base uniquement privée, avec un contrôle d'Etat partiel. Son capital, renouvelé en 1935 par des participations gouvernementales, se trouvait presque entièrement aux mains de l'Etat. La seconde, créée en 1943, avait un statut d'entreprise privée. En 1948, les deux compagnies ont fusionné, le capital de la nouvelle entreprise est réparti par moitié entre l'Etat et les actionnaires privés;

b) *Transport non régulier.* Le statut du transport à la demande est moins nettement défini: cependant, en Norvège et en Suède, l'exploitation de services non réguliers est soumise à une autorisation.

Il est intéressant de connaître comment fonctionne le *Consortium scandinave*, première expérience d'union internationale de transport aérien.

Entré en fonction le 1er août 1946, il est essentiellement un organisme coopératif d'administration et de direction chargé d'organiser l'exploitation des services assurés par les trois compagnies nationales.

La direction est confiée à un conseil d'administration de six membres, deux représentants de chaque compagnie nommés pour un an et rééligibles. L'un de ces six membres remplit les fonctions de président et est élu pour un an, parmi les représentants des trois pays à tour de rôle. Les trois compagnies apportent au consortium dont le capital s'élève actuellement à environ 40 millions de dollars une participation financière de deux septièmes pour le Danemark, deux septièmes pour la Norvège, trois septièmes pour la Suède, les recettes étant partagées dans les mêmes proportions. Les appareils restent la propriété des compagnies qui les louent au consortium.

Les services commerciaux ont été organisés de la façon suivante:

Les services intérieurs ont été centralisés:

Pour le trafic passagers intercontinental: à Stockholm;
Pour le trafic passagers européen: à Copenhague;
Enfin, pour le trafic de fret: à Oslo.

Les services extérieurs pour le continent américain sont centralisés à New-York.

Les services extérieurs pour l'Europe ont été répartis entre les trois compagnies.

L'organisation de ces services commerciaux tient compte d'une part, de la spécialisation des activités nationales, d'autre part, des relations particulièrement développées qui peuvent exister entre certains pays étrangers et chacun des pays membres du consortium.

Il faut mentionner cependant l'existence, aux côtés de ces compagnies détenant un quasi-monopole, de quelques compagnies privées scandinaves parmi lesquelles notamment la compagnie norvégienne Brathens, qui exploite une ligne Oslo-Hong-Kong.

CHAPITRE II

Le transport aérien en France.

C'est en partant de l'analyse des données actuelles du transport aérien français qu'il convient d'étudier ce que devra être en France le statut de l'aviation marchande.

I. — *Le trafic.*

Il importe, en premier lieu, de connaître l'état actuel du trafic aérien français et ses progrès, ainsi que les perspectives de développement de ce trafic.

En 1946, les compagnies françaises ont transporté 351 millions de passagers-kilomètre; en 1951, ce chiffre a été de 1.865 millions de passagers-kilomètre; le trafic du fret, qui s'élevait à 6 millions de tonnes-kilomètre en 1946, a été porté, en 1951, à 70 millions. Si l'on compte forfaitairement le passager et ses bagages à 100 kg, le tonnage marchand global transporté s'est élevé, en 1951, à 275 millions de tonnes-kilomètre, pour 46 millions en 1946.

Le tableau ci-dessous donnera d'une façon plus détaillée, le trafic kilométrique, au cours des cinq dernières années:

Trafic kilométrique.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Passagers (1.000 pass./Km):						
Air France	339.843	599.554	831.428	999.015	1.124.924	1.281.793
Compagnies associées	»	»	20.886	38.299	38.747	48.840
Sociétés privées métropolitaines et A. F. N.	11.495	96.979	193.246	299.264	423.567	484.356
Sociétés privées Indochine	»	»	13.633	19.159	20.368	32.602
Air Vietnam	»	»	»	»	»	16.864
Ensemble	351.338	696.533	1.059.193	1.355.737	1.617.606	1.864.455
Fret (1.000 T/Km):						
Air France	4.123	7.802	18.906	27.886	32.615	37.328
Compagnies associées	»	»	294	735	753	728
Sociétés privées métropolitaines et A. F. N.	1.860	6.842	24.524	23.620	21.576	26.012
Sociétés privées Indochine	»	»	710	2.626	4.690	5.536
Air Vietnam	»	»	»	»	»	1.184
Ensemble	5.983	14.644	44.434	54.867	59.634	70.788
Poste (1.000 T/Km):						
Air France	4.945	7.101	9.566	11.298	14.263	16.092
Compagnies associées	»	»	78	105	138	133
Sociétés privées métropolitaines et A. F. N.	2	6	16	»	190	906
Sociétés privées Indochine	»	»	»	27	20	29
Air Vietnam	»	»	»	»	»	123
Ensemble	4.947	7.107	9.660	11.430	14.611	17.283
Tonnage total transporté (1.000 T/Km):						
Air France	43.052	74.859	111.615	139.086	160.372	181.599
Compagnies associées	»	»	2.461	4.669	4.766	5.745
Sociétés privées métropolitaines et A. F. N.	3.012	16.546	43.865	53.346	64.123	75.354
Sociétés privées Indochine	»	»	2.073	4.569	6.747	8.825
Air Vietnam	»	»	»	»	»	2.993
Ensemble	46.064	91.495	160.014	201.870	236.006	274.516

Il ressort de ce tableau que l'augmentation du trafic kilométrique des passagers de l'ensemble des compagnies françaises a augmenté de 15 p. 100 de 1950 à 1951, celui du fret de 19 p. 100, celui de la poste de 18 p. 100, soit en tonnage kilométrique sur l'ensemble, un coefficient de 16,5 p. 100.

Air France, pendant la même période, n'a vu augmenter son trafic de passagers que de 13 p. 100. Il ne faut pas toutefois en conclure que la compagnie nationale a vu baisser l'importance relative de son trafic. En effet, Air France, à partir du 1er janvier 1951, a procédé à l'évaluation de ses résultats kilométriques de trafic, selon de nouvelles règles qui réduisent de 2 p. 100 environ le pourcentage d'augmentation. D'autre part, la constitution de la Société Air-Vietnam a soustrait du trafic d'Air France près de 17 millions de passagers-kilomètre. Enfin, les évènements sociaux intervenus fin décembre 1951, ont fait perdre à Air France 30 millions de passagers-kilomètre et 800.000 tonnes-kilomètre de fret.

En ce qui concerne les compagnies privées françaises, on a pu constater une tendance à la concentration du trafic aérien. Pour les passagers, les cinq sociétés les plus actives ayant leur siège en métropole ou en Afrique du Nord avaient assuré, en 1949 et 1950, 74 p. 100 du trafic de l'ensemble. Ce pourcentage est passé, en 1951, à 78 p. 100.

Cette tendance est encore plus accentuée, en ce qui concerne le fret: les cinq sociétés les plus actives ayant leur siège dans la métropole ou en Afrique du Nord ont effectué 80 p. 100 du trafic en 1951, contre 69 p. 100 en 1950 et 52 p. 100 en 1949.

Trafic des entreprises privées françaises.

Passagers-kilomètres payants et non payants (en milliers).

COMPAGNIES	1949	1950	1951	VARIATIONS De 1949 à 1950 en pourcentage de 1949.	VARIATIONS De 1950 à 1951 en pourcentage de 1950.
T. A. I.	105.807	126.491	133.010	+ 19	+ 5
U. A. T. et Sati (en 1949)	7.087	62.612	97.778	+ 783	+ 56
Groupe Aigle Azur (1)	53.618	53.252	52.136	»	— 2
Air Algérie	35.968	58.470	78.754	+ 62	+ 34
Air Transport	26.949	25.267	27.093	— 6	+ 7
Alpes-Provence	15.011	25.317	20.309	+ 68	— 20
Air Maroc	13.862	41.924	52.188	+ 202	+ 24
Aéro technique	4.628	10.231	1.697	+ 121	— 84
Transatlantique aérienne	3.318	3.948	4.018	— 26	+ 1
Avions bleus	6.188	5.282	7.826	— 15	+ 48
Aéro africaine	9.151	9.472	8.803	+ 3	— 8
Nolis Mercure	5.181	239	291	— 96	+ 21
Navi France	539	69	»	— 88	»
Air Sud Montpellier	776	1.167	99	+ 50	— 92
Compagnie générale transsaharienne (2)	4.414	»	»	»	»
Sataer	436	»	»	»	»
Associées à Air France:					
Tunis Air	9.730	11.212	17.653	+ 15	+ 57
Air Atlas	28.579	26.997	31.187	— 6	+ 15
Air Vietnam	»	»	16.864	»	»
Trapas	1.260	545	»	— 57	»
Sociétés ayant leur siège en Indochine:					
Autrex	18	760	1.847	»	+ 143
C. L. C. T.	289	1.363	1.355	»	— 1
Staeo (Cosara)	5.411	9.295	15.284	+ 71	+ 64
Cati	565	1.281	1.748	+ 126	+ 36
Aigle Azur Indochine (3)	»	4.830	10.729	»	+ 122
Sir	»	»	1.605	»	»
Sita	7.945	2.416	»	— 70	»
Avions taxis	5.333	395	»	— 93	»

(1) + Aéro Cargo et Cata en 1949 et 1950.
(2) La Compagnie générale transsaharienne a fusionné fin 1949 avec la compagnie Air Transport.
(3) En 1949, la société Aigle Azur a groupé ses chiffres métropole et Indochine.

Trafic des entreprises privées françaises.

Tonnes-kilomètres de fret (en milliers).

COMPAGNIES	1949	1950	1951	VARIATIONS De 1949 à 1950 en pourcentage de 1949.	VARIATIONS De 1950 à 1951 en pourcentage de 1950.
T. A. I.	3.623,3	3.945,5	6.205,6	+ 8	+ 57
U. A. T. et Sati (en 1949)	375,7	2.606,3	6.268,8	+ 600	+ 140
Groupe Aigle Azur	5.124,5	2.907,3	1.476,2	— 44	— 49
Air Algérie	4.551,8	3.405,6	3.306,3	— 26	— 3
Air Transport	2.636,2	2.702,7	1.898,6	+ 2	— 30
Alpes-Provence	1.274,7	2.113,7	2.748,2	+ 65	+ 30
Air Maroc	1.958,4	2.148,8	852,1	— 37	— 32
Aéro technique	381,0	672,9	246,0	+ 76	— 63
Transatlantique aérienne	2.320,2	1.724,3	2.808,0	— 26	+ 63
Avions bleus	177,0	169,3	158,8	— 5	— 6
Aéro africaine	123,9	70,2	35,0	— 44	— 50
Nolis Mercure	1.213,0	10,4	8,7	»	»
Navi France	0,2	»	»	»	»
Air Sud Montpellier	0,2	1,4	»	»	»
Compagnie générale transsaharienne	368,2	»	»	»	»
Associées à Air France:					
Tunis Air	330,7	192,7	246,8	— 46	+ 28
Air Atlas	384,1	558,5	481,1	+ 45	— 14
Air Vietnam	»	»	1.183,5	»	»
Trapas	47,7	1,5	»	— 97	»
Sociétés privées ayant leur siège en Indochine:					
Autrex	»	899,2	278,2	»	— 69
C. L. C. T.	115,1	91,7	118,2	— 21	+ 29
Staeo	411,5	666,0	1.707,6	+ 60	+ 156
Cati	564,8	621,5	1.053,0	+ 11	+ 70
Aigle Azur Indochine	»	1.824,7	2.344,0	»	+ 29
Sir	»	»	33,7	»	»
Sita	1.213,9	578,2	»	— 54	»
A. T. I.	289,4	7,8	»	»	»

Il faut noter que tous les transports, sans exception, ont été beaucoup plus actifs en 1951 qu'en 1950. Le trafic kilométrique passagers, grandes lignes de la Société nationale des chemins de fer français, est passé de 22,2 milliards de passagers-kilomètres en 1950 à 24,2 en 1951, soit une augmentation de 9 p. 100.

Le total des passagers embarqués et débarqués dans les ports français métropolitains, transportés sous pavillon français, est passé de 1.309.000 à 1.482.000, soit une augmentation de 13 p. 100.

Les 15 p. 100 d'augmentation du trafic aérien français de passagers semblent donc résulter directement de l'intensification générale des échanges.

Par ailleurs, si l'on rapproche les résultats généraux de trafic de l'aviation commerciale française de ceux obtenus par certaines compagnies étrangères, on ne peut manquer de constater que les progrès marqués au cours des récentes années par le trafic aérien ont été cependant moins sensibles en France qu'ailleurs. C'est ainsi que, pour l'ensemble B. O. A. C.-B. E. A. et compagnies associées, les résultats du trafic kilométrique passagers ont été:

1949: 985 millions de passagers-kilomètres.
1950: 1.275 millions de passagers-kilomètres.
1951: 1.730 millions de passagers-kilomètres.

soit un coefficient d'accroissement de 29 p. 100 de 1949 à 1950 et de 36 p. 100 de 1950 à 1951.

La K. L. M., dont l'exploitation présente beaucoup d'analogies avec Air France, a vu son trafic kilométrique de passagers augmenter de 24 p. 100 de 1950 à 1951.

Voici, d'autre part, les résultats du transport de passagers obtenus par l'aviation commerciale américaine:

	MILLIONS de passagers-kilomètres.		POURCENTAGE d'augmentation de 1950 à 1951.
	1950.	1951.	
Lignes internationales.....	3.549	4.180	18
Réseau intérieur.....	12.877	16.996	32
Ensemble	16.426	21.176	29

II. — *Structure du réseau aérien français.*

Le réseau aérien français international et intérieur est actuellement exploité par Air France et par huit compagnies privées, Aigle-Azur, Air-Algérie, Air-Atlas, Air-Maroc, Air-Transport, la T. A. I., Tunis-Air et l'U. A. T.

1° *Réseau international:*

A. — *Le trafic de l'Atlantique Nord.*

Les compagnies exploitant le réseau Atlantique Nord sont:

Compagnies européennes: Air France, B. O. A. C., K. L. M., S. A. S., Swissair, Sabena, L. A. I., El. Al.

Compagnies américaines: A. O. A., P. A. A., T. W. A., T. C. A.

La première observation que l'on puisse faire, lorsqu'on examine les courants de passagers, est que le pavillon français a pris une position relativement plus avantageuse dans le transport maritime que dans le transport aérien. En effet, le pavillon français a effectué 21 p. 100 en 1949, 28 p. 100 en 1950 et en 1951 37 p. 100 du trafic maritime, alors qu'il a effectué pour les mêmes années: 52 p. 100, 49 p. 100 et 35 p. 100 du trafic aérien.

Le tableau suivant indique l'évolution du trafic des lignes aériennes régulières exploitant le réseau de l'Atlantique Nord.

Atlantique nord.

Evolution du trafic des lignes aériennes régulières.

	MILLIERS DE PASSAGERS				NOMBRE DE SERVICES			
	1948.	1949.	1950.	1951.	1948.	1949.	1950.	1951.
I. — Compagnies européennes:								
Air France.....	17,4	21,4	24,0	23,7	742	792	946	880
B. O. A. C.....	19,1	18,8	35,7	50,5	745	627	1.143	1.400
K. L. M.....	12,9	17,1	26,2	30,9	524	698	928	1.035
S. A. S.....	15,1	19,6	22,1	22,7	633	707	785	793
Swissair	0,8	2,3	3,8	5,4	32	125	240	236
Sabena	4,2	5,9	8,1	7,7	214	253	347	352
S. A. I.....	»	»	»	0,7	»	»	»	21
Total	69,5	85,1	119	144,6	2.890	3.202	4.539	4.871
II. — Compagnies américaines:								
A. O. A.-P. A. A.....	98,7	107,5	108,9	91,7	4.113	4.243	3.144	2.487
T. W. A.....	48,4	52,7	66,4	72,9	2.066	2.209	2.412	2.524
T. C. A.....	23,1	21,3	16,4	20,3	1.116	908	648	743
Total	170,2	181,5	191,7	184,9	7.295	7.360	6.204	5.754
Total général.....	239,7	266,6	311,6	329,5	10.185	10.562	10.563	10.625

Il apparait, à l'examen de ces résultats, que le trafic aérien des lignes régulières a augmenté de 6 p. 100 de 1950 à 1951. On observe une diminution de la part du trafic sous pavillon américain qui, de 71 p. 100 de l'ensemble en 1949, est passé successivement de 1949 à 1951 à 68 p. 100, 62 p. 100 et 56 p. 100.

La compagnie Air France a vu, en 1951, son trafic transatlantique subir une légère régression: son trafic avec les U. S. A. a baissé de 14 p. 100, de 1950 à 1951. Toutefois, le trafic prévu pour 1952 semble devoir être meilleur. Voici un tableau du trafic des différentes compagnies aériennes, effectuant les transports aériens sur l'Atlantique Nord.

TABLEAU I

	1950	1951	VARIATIONS en pourcentage de 1950 à 1951.
Sens Amérique—France.			
U. S. A.—Paris:			
Air France.....	10.738	9.179	— 15
T. W. A.....	8.350	10.005	+ 20
P. A. A.....	88	8.524	
Compagnies aériennes diverses..	385	»	
El-Al—K. L. M.....	»	97	
U. S. A.—Nice (et Marseille en 1950):			
P. A. A.....	539	289	— 45
Total U. S. A.....	20.100	28.094	+ 40
Montréal—Paris Air France.....	243	1.032	»
T. C. A.....	630	341	»
Total Canada.....	873	1.373	»
Total du trafic Amérique—France	20.973	29.467	+ 40

TABLEAU II

	1950.	1951.	VARIATIONS en p. 100 de 1950 à 1951.
Sens France—Amérique.			
Paris—U. S. A.:			
Air France.....	12.548	10.909	— 13
T. W. A.....	11.909	11.444	— 4
P. A. A.....	179	9.577	»
Compagnies aériennes diverses..	863	»	»
B. O. A. C.....	»	489	»
K. L. M.....	»	54	»
Nice—U. S. A. (et Marseille en 1950):			
P. A. A.....	774	368	— 52
Total U. S. A.....	26.273	32.841	+ 25
Paris—Montréal Air France.....	388	2.221	»
T. C. A.....	831	1.045	»
Total Canada.....	1.219	3.266	»
Total du trafic France—Amérique	27.492	36.107	+ 31
Deux sens réunis.			
Air France.....	23.917	23.341	— 3
T. W. A.....	20.259	21.449	+ 6
P. A. A.....	1.580	18.758	»
T. C. A.....	1.461	1.386	»
Autres compagnies.....	1.248	640	»
Total du trafic toutes compagnies	48.645	65.574	+ 35

B. — *Sur l'Atlantique-Sud.*

Le réseau d'Atlantique-Sud est exploité par la Pan-Air du Brésil, les Aérolines argentines et par six compagnies européennes: Air France, B. O. A. C., K. L. M., S. A. S., Alitalia-Iberia. Un autre courant dont il n'est pas tenu compte dans le chiffre ci-dessous existe avec la partie Nord du continent Sud-américain, assuré par la K. L. M. et la compagnie colombienne Avianca.

Le tableau ci-dessous indique l'évolution du trafic par compagnie:

	1948	1949	1950	1951
Air France	4,5	6	6,2	6,8
B. S. A. A.—B. O. A. C.	3	2,2	3,3	5,6
K. L. M.	7	7,9	7,3	7,8
S. A. S.	4	6,5	8,7	8,0
Alitalia	0,1	1,3	2	(1) 2,9
Iberia	2,5	2,7	2,1	3,1
Panair du Brasil	9,2	7,7	8,5	9,3
Aerolineas Argentinas (ex-Fama)	4,7	2,1	2,7	5,2
Total	35	37,4	40	48,7

(1) Résultat estimatif.

Il apparaît à l'examen de ce tableau que le trafic général a augmenté de 21 p. 100 entre 1950 et 1951, coefficient beaucoup plus élevé que les années précédentes. On observe une forte reprise du trafic de la Compagnie argentine, ainsi que des progrès importants des compagnies anglaise, italienne et espagnole. Air France, en dépit d'une augmentation de 10 p. 100 de son trafic a vu sa part relative dans l'ensemble baisser de 15,5 à 14 p. 100.

C. — *Les relations européennes.*

Le réseau européen, à première vue, paraît extrêmement dense et disproportionné, par rapport au potentiel actuel de trafic. Sur toute relation entre grands centres se trouvaient, en effet, le plus souvent, au moins trois lignes concurrentes: deux lignes à simple tronçon exploitées en troisième et quatrième liberté par les compagnies des pays intéressés; une ligne long courrier exploitée par une compagnie d'un pays tiers (souvent par une compagnie américaine).

L'intérêt porté par les compagnies européennes à développer leurs services européens vient, en général, de leur désir de tenir leur place dans la concurrence transatlantique, les lignes européennes drainant le trafic pour leurs services transatlantiques.

En effet, les deux tiers des usagers des lignes transatlantiques sont des Américains qui, généralement, se rendent dans deux ou trois pays successifs. Les compagnies aériennes européennes ont donc intérêt à prolonger leurs lignes intertransatlantiques. C'est ainsi que la France, étant l'escale intermédiaire normale des lignes desservant la Suisse, l'Italie et le Proche-Orient, il est normal qu'Air France ait développé principalement ses services dans ces directions pour limiter la concurrence des compagnies américaines, et qu'elle ait sacrifié ses services vers la Belgique, la Hollande et la Scandinavie, où elle se heurterait, en outre, à une forte concurrence des compagnies de ces pays.

Nous étudierons en premier lieu le trafic franco-anglais, puis les relations entre la France et le continent européen et le Proche-Orient.

Le trafic aérien franco-anglais.

Il s'est accru de 26 p. 100, entre 1950 et 1951.

L'augmentation en 1950, par rapport à 1949, avait été de 65 p. 100, ceci du fait de la création de tarifs spéciaux pour 1949.

On peut remarquer à ce sujet que la création d'un service de nuit sur le parcours Londres-Nice a doublé le nombre de passagers de cette ligne.

Abstraction faite de certaines hausses de trafic dues à des abaissements de tarif sur certaines relations, on constate que le trafic entre Paris et la Grande-Bretagne n'a augmenté, entre 1950 et 1951, que de 18 p. 100.

Par rapport aux moyens de transport concurrents, l'avion a réalisé cependant des progrès: le trafic aérien France-Grande-Bretagne, qui avait représenté 24 p. 100 du trafic maritime en 1950, représentait 27 p. 100 de ce trafic en 1951.

La concurrence entre transporteurs aériens se circonscrit principalement entre Air France et la British European Airways. Celle-ci effectue, comme l'indique le tableau ci-dessous, le trafic le plus important, ce qui est normal, étant donné que la clientèle aérienne est en très grande majorité britannique; cependant, Air France qui, en 1949, 1950, avait réalisé 41 p. 100 du trafic anglo-français vers Paris a porté ce taux à 47 p. 100 en 1951, améliorant son trafic de 40 p. 100, alors que la B. E. A. n'augmentait le sien que de 11 p. 100.

ANNÉES	AIR FRANCE	B. E. A.	AUTRES compagnies étrangères
1947	55,5	44,5	•
1948	59,7	68,1	4,7
1949	82,5	114,6	4
1950	126,3	177,6	5,8
1951	171,2	189,8	6,6

Le trafic vers les pays du continent européen et le Proche-Orient.

Examinons en premier lieu le trafic aérien d'ensemble sur ces réseaux, comparé aux trafics des autres moyens de transport. Le tableau suivant donne les chiffres du trafic aérien de passagers et les variations récentes.

En ce qui concerne la concurrence avec les compagnies étrangères, le tableau précise la part du trafic aérien assuré par l'aviation française:

Pourcentage du trafic aérien assuré sous pavillon français.

PAYS ÉTRANGERS	1949	1950	1951
Suisse	41	28	32
Tchécoslovaquie	50	54	50
Italie	28	28	27
Grèce	21	22	27
Syrie		100	75
Palestine		50	55
Egypte	72	71	72
Portugal	37	37	40
Espagne	82	67	58

2° *Le réseau intérieur de l'Union française.*

Le transport aérien est assuré, à l'intérieur de l'Union française, par Air France et les compagnies privées citées plus haut. Dans l'ensemble, le trafic aérien a dépassé, en 1951, 1,3 milliard de passagers-kilomètres, soit, comme en 1950, 70 p. 100 du trafic total.

La plus grosse part de ce trafic s'est effectué sur les relations long courrier ou les relations métropole-Afrique du Nord (528 et 515 millions de passagers-kilomètre).

Les relations régionales atteignant 259 millions de passagers-kilomètres se répartissent ainsi: métropole: 64 millions de passagers-kilomètres; Afrique du Nord: 37; Afrique occidentale française-Afrique équatoriale française: 46; Madagascar: 22; Indochine: 90.

Les cinq tableaux ci-après publiés par l'I. F. T. A. (et dont les chiffres émanent du S. G. A. C. C.) donnent les détails du trafic sur les diverses relations.

TABLEAU I

Union française.

Trafic de passagers, en millions de tonnes-kilomètres, réalisé par le transport aérien français en 1951.

	AIR FRANCE	T. A. I.	U. A. T.	AIGLE AZUR	AÉRO AFRICAINE	AIR ALGÉRIE	AIR MAROC	AIR TRANSPORTS (1950).	S. T. A.	ALPES-PROVENCE	TUNIS AIR
I. — Long-courriers:											
France—A. O. F.	8,5	2,45	2,02	1,65	0,63			0,31			
France—A. E. F.	5,4	1,50	4,54	0,64					0,02	1,26	
France—Madagascar	7,3	2,70		0,09						(1) 0,035	
France—Indochine	15	4,86	1,44	0,44							
	36,2	11,51	8,00	2,82							
II. — Réseaux régionaux:											
A. O. F.	1,9		0,15	0,15	0,03						
A. E. F.	1,1		0,50	0,07					0,33		
Madagascar	1,7										
Indochine	6,2			0,96							
	10,9		0,65	1,18							
III. — France—A. F. N.:											
France—Tunisie	4,4			1,40						0,38	0,68
France—Algérie	14,3			0,10	0,04	7,41		2,89		0,75	
France—Maroc	9,6	1,10		0,28			6,5				
	28,3	1,10		1,78							
IV. — Services spéciaux		0,45	1,23	0,09				0,13	0,08		0,85
Total général	75,4	13,06	9,88	5,87	1,06	7,41	6,5	3,33	0,43	14,75	1,53

(1) Djibouti.

TABLEAU II

Union française.

Trafic de frêt, en millions de tonnes-kilomètres, réalisé par le transport aérien français en 1951.

	AIR FRANCE	T. A. I.	U. A. T.	AIGLE AZUR	AÉRO AFRIQUE	AIR ALGÉRIE	AIR MAROC	AIR TRANSPORTS (1950).	S. T. A.	ALPES-PROVENCE	TUNIS AIR
I. — Long-courriers:											
France—A. O. F.	3,3	0,79	0,98	0,23				0,21			
France—A. E. F.	2,8	0,52	0,91	0,14					0,21	1,81	
France—Madagascar	2,6	0,68	»	»						(1) 0,015	
France—Indochine	5,3	2,65	0,66	0,16							
	14	4,64	2,55	0,53						1,825	
II. — Réseaux régionaux:											
A. O. F.	0,9		0,24	0,11							
A. E. F.	0,6		1,27	0,29					2,57		
Madagascar	1,5										
Indochine	3,9			3,4							
	6,9		1,48	3,80							
III. — France—A. F. N.:											
France—Tunisie	1,6			0,42						0,48	0,10
France—Algérie	7,1					3,63		3,13		0,37	
France—Maroc	4,6	1,38					1,1				
	13,9	1,38		0,12						0,55	
IV. — Services spéciaux		0,16	2,36	0,08				0,37	0,06		0,12
Total général	34,8	6,18	6,39	4,53		3,63	1,1	3,71	2,84	2,375	0,22

(1) Djibouti.

TABLEAU III

Union française.

Trafic de poste, en millions de tonnes-kilomètres, réalisé par le transport aérien français en 1951.

	AIR FRANCE	T. A. I.	U. A. T.	AIGLE AZUR	AÉRO AFRIQUE	AIR ALGÉRIE	AIR MAROC	AIR TRANSPORTS	S. T. A.	ALPES-PROVENCE	TUNIS AIR
I. — Long-courriers:											
France—A. O. F.	1,1	0,03	0,14								
France—A. E. F.	0,8	0,08	0,49								
France—Madagascar	1,3	0,01									
France—Indochine	5,6	0,10									
	8,8	0,22	0,63								
II. — Réseaux régionaux:											
A. O. F.	0,3	0,002									
A. E. F.	0,1	0,03									
Madagascar	0,14										
Indochine	0,14										
	0,98	0,032									
III. — France—A. F. N.:											
France—Tunisie	0,17										
France—Algérie	0,94										0,02
France—Maroc	0,64										
	1,75										
IV. — Services spéciaux		0,001	0,011								
Total général	11,53	0,221	0,043								0,05

TABLEAU IV

Union française.

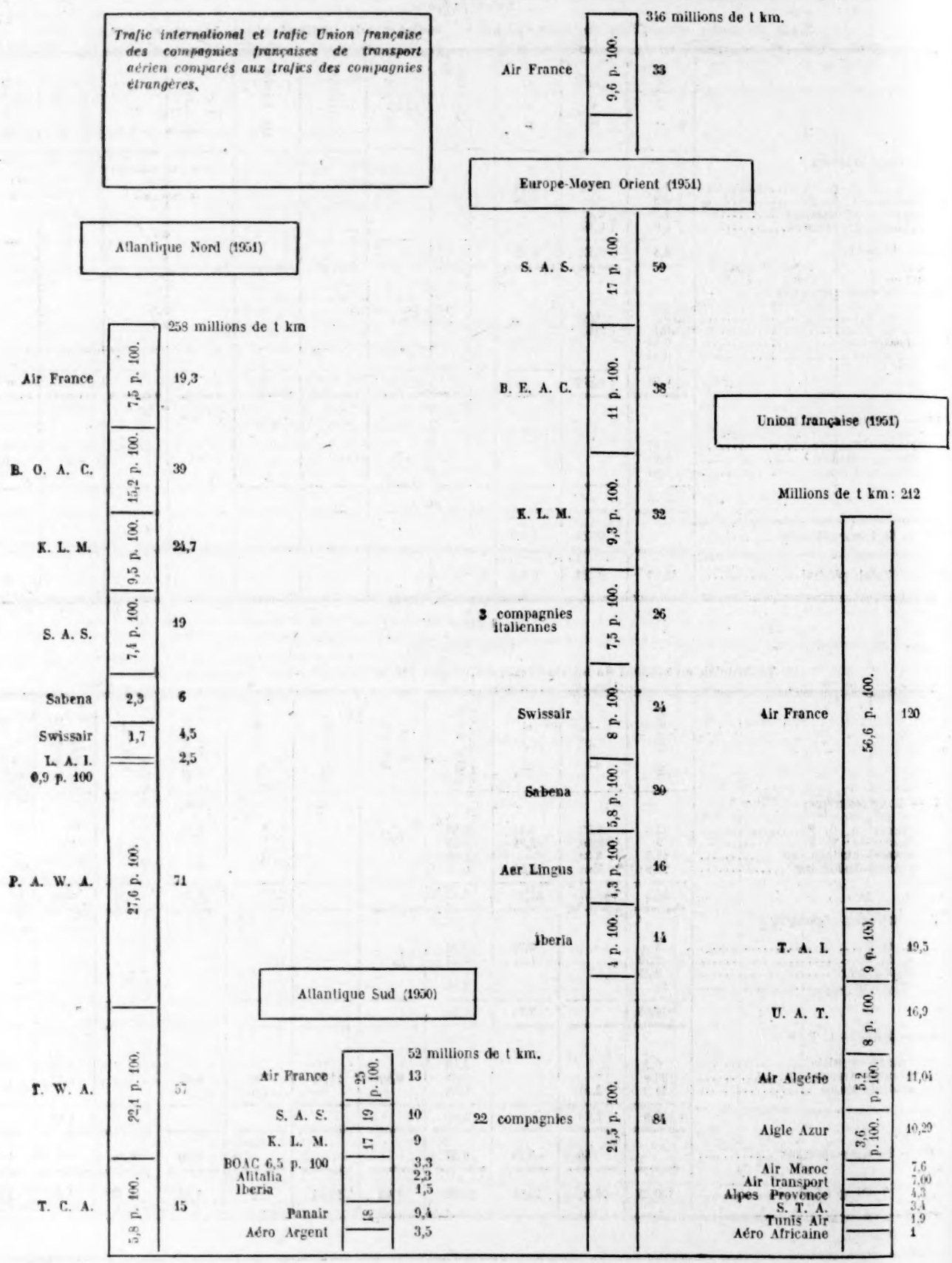
Trafic total, en millions de tonnes-kilomètres, réalisé par le transport aérien français en 1951.

	AIR FRANCE	T. A. I.	U. A. T.	AIGLE AZUR	AÉRO AFRIQUE	AIR ALGÉRIE	AIR MAROC	AIR TRANSPORT	S. T. A.	ALPES-PROVENCE	TUNIS AIR
I. — Long-courriers:								(1950).			
France—A. O. F.	12,9	3,27	3,14	1,98	0,63			0,52			
France—A. E. F.	9	2,10	5,94	0,78					0,23	3,07	
France—Madagascar	11,2	3,39		0,09						(1) 0,05	
France—Indochine	25,9	7,61	2,10	0,60							
	58,3	16,37	11,18	3,45				0,52	0,23	3,12	
II. — Réseaux régionaux:											
A. O. F.	3		0,36	0,26							
A. E. F.	1,70		1,77	0,36							
Madagascar	3,35								2,9		
Indochine	10			4,96							
	18,05		2,13	4,98							
III. — France—A. F. N.:											
France—Tunisie	6,2			1,52						0,56	0,80
France—Algérie	22,9			0,10	0,40	11,04	7,6	6,02		1,12	
France—Maroc	14,8	2,48		0,28			7,6				
	43,9	2,48		1,80						1,68	
IV. — Services spéciaux		0,65	3,60	0,17				0,50	0,14		1
Total général	120,25	19,50	16,91	10,23	1,03	11,04	7,6	7,04	3,27	4,80	1,80

(1) Djibouti.

TABLEAU V

Trafic international et trafic Union française des compagnies françaises de transport aérien comparés aux trafics des compagnies étrangères.



Lignes long-courriers de l'Union française.

Le trafic sur les lignes aériennes long-courriers de l'Union française est assuré à la fois par la Compagnie Air France et certaines sociétés privées.

Les tableaux ci-dessous rendent compte des résultats généraux du trafic aérien des passagers vers l'A. O. F., l'A. E. F., Djibouti, Madagascar, l'Indochine pour les années 1950 et 1951.

	A.O.F.	A.E.F.	DJIBOUTI	MADAGASCAR RÉUNION	INDOCHINE
1951.					
Métropole:					
Aller	14.115	10.894	230	3.533	7.053
Retour	12.398	8.647	321	3.749	9.562
Afrique du Nord:					
Aller	3.004	1.204	»	32	39
Retour	2.943	1.139	»	171	53
			Djibouti:		
			Aller ..	53	»
			Retour..	32	»
1950.					
Métropole:					
Aller	11.959	8.631	425	3.863	5.177
Retour	10.552	6.657	338	4.057	9.570
Afrique du Nord:					
Aller	2.851	866	»	61	35
Retour	2.548	913	»	74	620
			Djibouti:		
			Aller ..	51	»
			Retour..	20	»

La comparaison de ces deux tableaux révèle les modifications suivantes intervenues dans le trafic de 1950 à 1951:

Afrique occidentale française: + 18 p. 100;
Afrique équatoriale française: + 28 p. 100;
Madagascar: — 8 p. 100;
Indochine: + 12 p. 100.

Il s'avère que le trafic sur Madagascar a subi une baisse appréciable, tandis que le trafic sur l'Afrique noire est en pleine progression.

Les résultats de l'exploitation des lignes aériennes long-courriers de l'Union française ont donc été très variables, suivant les relations desservies.

Tandis qu'en 1950, le trafic d'ensemble était de l'ordre de 470 millions de passagers-kilomètres, il atteignait, en 1951, 528 millions de passagers-kilomètres, soit une augmentation relative un peu supérieure à 12 p. 100.

Il est à noter que ce taux est inférieur au taux général d'accroissement portant sur les mêmes années (de 1950 à 1951) en ce qui concerne le trafic kilométrique passagers des compagnies françaises. L'importance du trafic sur les lignes long courriers de l'Union française a donc légèrement diminué par rapport au trafic d'ensemble, passant de 29 p. 100 en 1950 à 28 p. 100 en 1951.

Il faut d'ailleurs remarquer que, si le trafic kilométrique correspondant à l'ensemble des relations long courriers de l'Union française s'est accru pour Air France de 9 p. 100 de 1950 à 1951 (puisqu'il est passé de 302 à 328 millions de passagers-kilomètres), il s'est accru simultanément de 20 p. 100 pour les privées (pour lesquelles il est passé de 167 à 200 millions de passagers-kilomètres).

Les sociétés privées françaises, qui avaient assuré, en 1950, moins de 36 p. 100 de l'ensemble du trafic long courrier de l'Union française, en ont réalisé 38 p. 100 en 1951.

Il est à noter que l'amélioration de la situation des privées, sur ces relations, est due à l'activité qu'elles ont déployée sur les lignes d'A. E. F. Elles ont, en effet, transporté, en 1951, entre métropole et Afrique équatoriale française-Cameroun, 12.700 passagers, soit 75 p. 100 de plus que la société nationale. Alors que les sociétés privées augmentaient leur trafic de près de 45 p. 100, la compagnie nationale n'augmentait le sien que de 8 p. 100.

Trafic aérien et trafic maritime.

Etant donné l'extension considérable qu'a pris, au cours de ces dernières années, le trafic aérien sur le réseau long courrier de l'Union française, il est intéressant de comparer l'intensité des courants de trafic respectivement assurés en 1951 par l'avion et le bateau entre la métropole et les territoires d'outre-mer de l'Union française.

Cf. ci-dessous le pourcentage assuré par l'avion du trafic total effectué sur les principaux réseaux, entre métropole et territoires d'outre-mer de l'Union française.

TERRITOIRES D'ORIGINE ou de destination du trafic.	TRAFIC TOTAL aérien et maritime en milliers de passagers.	PART DE L'AVION en pourcentage du trafic total.
Sénégal, Guinée, Soudan.....	53,0	33
Côte d'Ivoire.....	11,5	38
Togo, Dahomey, Niger.....	5,1	62
Cameroun, Oubanghi, Tchad....	49,2	62
Gabon, Moyen Congo.....	12,9	59
Côte française des Somalis.....	1,8	30
Archipel malgache.....	18,8	39
Indochine	11,3	15

Ces chiffres montrent que l'avion a nettement pris la première place, sur le réseau reliant la France à l'Afrique noire, à partir du Togo. Il est pratiquement devenu l'unique mode de transport pour la desserte du Tchad et de l'Oubangui.

Par contre, sur la relation Métropole-Madagascar, la situation du trafic aérien apparait nettement moins favorable; il faut noter que le pourcentage du trafic total assuré par l'avion, qui atteignait en 1950 le chiffre de 44 p. 100, s'est notoirement abaissé en 1952.

3° *Le trafic France-Afrique du Nord.*

Le tableau suivant, indiquant sur les diverses relations France-Afrique du Nord vers l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, le nombre de passagers transportés, par avion et par bateau, permet de se rendre compte de l'importance relative de ces deux modes de transport depuis 1948.

PAYS	ANNÉES	TRAFIC AÉRIEN			TRAFIC maritime.
		Air France.	Sociétés privées.	Ensemble	
Algérie	1948.....	86	83,3	169,3	429,1
	1949.....	96,6	104,2	200,8	516,5
	1950.....	94,9	115,1	210,0	505,9
	1951.....	128,1	124,9	253,0	592,5
Tunisie	1948.....	20,8	12,8	33,6	82,7
	1949.....	24,2	18	42,2	104
	1950.....	26,5	20,8	47,3	104,8
	1951.....	33,4	23	56,4	115,9
Maroc	1948.....	49,3	9	58,3	102,6
	1949.....	56,6	28,1	84,7	104,5
	1950.....	48,5	45	93,5	93,5
	1951.....	61,6	52,1	113,7	103,4
Ensemble de l'Afrique du Nord.	1948.....	156,1	105,1	261,2	614,4
	1949.....	177,4	150,3	327,7	725
	1950.....	169,9	180,9	350,8	704,2
	1951.....	223,1	200,0	423,1	811,8

L'importance du transport aérien est devenue considérable au cours de ces dernières années, sur le réseau France-Afrique du Nord; en 1951, en particulier, les taux d'augmentation, par rapport à 1950, du trafic aérien et maritime, ont été respectivement de 21 p. 100 et 15 p. 100.

C'est ainsi que l'avion assure actuellement 34 p. 100, soit plus du tiers du trafic d'ensemble, alors qu'il n'en assurait que 30 p. 100 en 1948, puis 31 p. 100 en 1949 et 32 p. 100 en 1950. On peut toutefois déduire de la lenteur de cette progression que le transport maritime offre au transport aérien, dans ce secteur essentiel des relations France-Union française, une sérieuse concurrence

On est également amené à constater, si l'on considère les résultats des quatre dernières années, que l'avion est encore loin d'être devenu le moyen de transport le plus usuel entre la France et l'ensemble de l'Afrique du Nord; c'est ainsi que c'est en 1951 que l'avion a, pour la première fois, transporté plus de passagers que le bateau (10 p. 100 de plus) entre la France et le Maroc. Il n'a, par contre, assuré que la moitié du trafic maritime France-Tunisie et 42 p. 100 du trafic maritime France-Alger.

Il est bon, pour préciser les conditions dans lesquelles joue la concurrence entre compagnies maritimes et aériennes sur le réseau Métropole-Algérie, d'indiquer quelques tarifs pratiqués par les unes et les autres.

On constate que les tarifs appliqués par les compagnies maritimes sont, dans l'ensemble, un peu inférieurs aux tarifs aériens. Le tableau ci-dessous permet d'apprécier quelques chiffres.

	RELATIONS	
	Alger—Marseille.	Alger—Paris.
	francs.	francs.
Air France:		
Classe luxe DC 4 à 44 places.....	»	18.000
Touriste DC 4 à 55 places.....	10.500	17.400
2e classe DC 3 ou Languedoc à 44 places.....	8.950	»
Air Algérie ou Air Transport:		
2e classe.....	8.950	14.000
Compagnie générale transatlantique et Société nationale des chemins de fer français:		
1re classe.....	12.935	19.420
Classe touriste.....	10.530	15.070

Notons que l'avion n'a réalisé, en 1951, aucun progrès pour drainer vers l'Afrique du Nord une part plus grande de la clientèle de la France méridionale.

Or, c'est précisément sur le réseau reliant à l'Afrique du Nord les villes du Midi de la France que la compagnie nationale a inauguré, en 1951, des services de 2e classe. Cette mesure a eu simplement pour effet de provoquer un déplacement appréciable de la clientèle des compagnies privées au bénéfice de la compagnie nationale.

Distribution régionale du trafic en Afrique du Nord.

Les taux d'accroissement du trafic en Afrique du Nord de 1950 à 1951 sont:

Pour l'Algérie:

Alger: + 19 p. 100;

Oran: + 2 p. 100;

Bône, Philippeville, Constantine: + 43 p. 100.

Pour le Maroc:

Tunisie: + 19 p. 100;

Maroc: + 22 p. 100.

Trafic des compagnies.

Les sociétés privées, qui avaient, dès le début, consacré leur activité à des transports de 2e classe, par bi-moteur DC 3, avaient pu développer leur trafic beaucoup plus rapidement que la compagnie nationale Air France, qui n'effectuait que des transports en première classe, par quadrimoteurs et pratiquer des tarifs suffisamment bas pour attirer à l'avion de nouvelles catégories de clientèle.

Or, dès 1951, la situation s'est renversée, à l'avantage d'Air France, du fait de la mise en service d'avions deuxième classe et son trafic a progressé de 31 p. 100 sur l'année précédente, contre 12 p. 100 aux privées. La compagnie nationale a transporté en 1951 23.000 passagers de plus que les compagnies privées.

CHAPITRE III

Les entreprises de transport aérien en France.

I. — LA SOCIETE NATIONALE

A. — Activité globale de la compagnie

Activité d'Air France, au cours des trois dernières années.

Nombre de passagers transportés.

En 1949: 650.000.

En 1950: 774.000 (augmentation de 19 p. 100 sur l'année précédente).

En 1951: 962.000 (près d'un million) — (augmentation de 24 p. 100 sur l'année précédente).

Chiffres en passagers-kilomètres.

En 1949: 999 millions de passagers-kilomètres.

En 1950: 1.134 millions de passagers-kilomètres (augmentation de 14 p. 100 sur l'année précédente).

En 1951: 1.340 millions de passagers-kilomètres (augmentation de 12 p. 100 sur l'année précédente).

(Compte tenu des événements sociaux intervenus en décembre 1951.)

Au cours des cinq premiers mois de 1952, 467.963 milliers de passagers-kilomètres (passagers payants), à noter que ce chiffre portant sur les passagers payants seulement, ne concerne qu'un résultat partiel.

Au point de vue fret, au cours des cinq premiers mois de 1952, le trafic en milliers de tonnes-kilomètres, a été de 15.807,5 (chiffre partiel).

B. — Le réseau desservi

Long-courriers internationaux.

Lignes de l'Atlantique Nord:

Elles comprennent des services: Paris-New-York, Paris-Boston-New-York, Paris-Montréal-New-York, New-York-Fort-de-France-Pointe-à-Pitre.

Lignes de l'Amérique centrale:

Caracas (exploitation fin 1952).

Mexico.

Lignes de l'Atlantique Sud:

Paris-Récife-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Ayres (*via* Madrid et Dakar).

Lignes du Proche-Orient:

Lignes de Paris à Téhéran, Damas, Beyrouth, Lydda, Le Caire (directes ou avec escales, selon les cas, à Munich, Genève, Rome).

Lignes du Japon (fin 1952).

Long-courriers de l'Union française.

Ligne d'Extrême-Orient:

Elle comprend les services de la ligne Paris-Saïgon *via* Beyrouth, Karachi, Calcutta avec, selon les cas, escale à Nice, Rome, Bagdad.

Au retour, l'un des services fait escale à Haïphong.

La ligne Saïgon-Nouméa, qui est incontestablement une ligne long-courrier de l'Union française, ne figure pas dans cette rubrique.

Ligne France-Madagascar:

Paris-Le Caire-Tananarive avec escale à Rome ou Athènes, Le Caire ou Djibouti et, sur deux des trois services, Nairobi ou Entebbe.

Lignes France-A. E. F.:

Paris-Douala *via* Alger, Paris-Brazzaville *via* Alger et Douala, Paris-Brazzaville *via* Tunis, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui.

Lignes France-A. O. F.:

Paris (ou Marseille) à Dakar *via* Casablanca, avec éventuellement escale à Bordeaux.

Paris-Casablanca-Bamako-Niamey.

Paris-Alger-Niamey-Lomé.

Réseau méditerranéen.

Lignes France-Maroc:

Lignes reliant Paris, Lyon, Marseille, Nantes, Bordeaux, Toulouse à Casablanca.

Lignes France-Algérie:

Lignes reliant Paris, Lyon, Marseille, Nice, Bordeaux, Nantes, Toulouse à Alger, Bône, Oran, Constantine.

Lignes France-Tunisie:

Lignes reliant Paris, Lyon, Marseille, Nice, la Corse à Tunis.

Réseau européen.

Lignes métropolitaines du continent:

Paris-Marseille, Paris-Nice.

Lignes de Corse:

Marseille et Nice à Bastia et Ajaccio.

Lignes européennes internationales:

Lignes reliant Paris à l'Angleterre (Londres, Birmingham, Manchester, Glasgow); l'Allemagne (Berlin, Francfort, Nuremberg, Düsseldorf, Hambourg); à l'Autriche (Vienne), la Tchécoslovaquie (Prague), la Suisse (Zurich et Genève), l'Italie (Rome et Milan), la Grèce (Athènes), la Turquie (Istamboul), l'Espagne (Madrid, Barcelone, Palma), au Portugal (Lisbonne).

Lignes saisonnières d'été reliant Londres à Nice, la Baule, Dinard et Deauville.

Réseaux locaux.

Afrique du Nord:

Comprend la ligne transversale Tunis-Alger-Casablanca, ainsi que les lignes Alger-Oran-Colomb-Béchar et Alger-Biskra.

Antilles:

Ce réseau, qui n'est plus exploité depuis 1950, comportait des lignes entre Fort-de-France, la Guadeloupe, la Guyane, le Vénézuela, la Colombie, Trinidad et Porto-Rico.

Afrique occidentale française:

Comprend des lignes exploitées en DC. 3, au départ de Dakar, ainsi que la ligne Dakar-Conakry-Abidjan assurée en DC. 4.

Afrique équatoriale française:

Comprend des lignes à l'intérieur des territoires, exploitées, au départ de Brazzaville, en DC. 3 et en DC. 4.

Extrême-Orient:

Jusqu'au 15 octobre 1951, date de la constitution d'Air Vietnam, comprend des lignes reliant Saïgon à Dalat, Nhatrang, Tourane, Hué, Hanoï, Haïphong, Hong-Kong, Seno, Vientiane et Pnom Penh ainsi que la ligne Saïgon-Nouméa.

Depuis le 15 octobre, le réseau d'Extrême-Orient a été transféré dans sa quasi-totalité à Air Vietnam, Air France se bornant à exploiter une ligne Saïgon-Hong-Kong à la fréquence d'un service par semaine et une ligne Saïgon-Nouméa via Labuan, Darwin et Brisbane tous les mois.

Réseau postal métropolitain.

Il comporte deux lignes: Paris-Lyon-Marseille-Nice, et Paris-Toulouse-Bordeaux-Pau.

L'ensemble des réseaux d'Air France constitue le plus long réseau du monde (220.000 kilomètres de lignes).

C. — La flotte

Le matériel.

Composition actuelle de la flotte d'Air France au 15 mai 1952:

23 Constellation;
27 Douglas DC. 4;
20 Languedoc;
35 DC. 3;
2 Junkers.

En 1951, la flotte d'Air France a effectué 170.000 heures en exploitation commerciale, parcourant 51 millions de kilomètres avec une capacité de transport de 265 millions de tonnes kilométriques.

Le parc qui a permis d'obtenir ces résultats a subi de légères modifications entre le 1er janvier et le 31 décembre 1951.

Le nombre des Constellation est passé de 19 à 23 par suite de la mise en service de 4 appareils neufs achetés à Lockheed et livés au cours du troisième trimestre.

Le nombre des Douglas DC. 4 a été ramené de 31 à 24. Celui des DC. 3 de 35 à 34; celui des Junkers 52 de 13 à 6. Quant aux Bristol, leur effectif qui était de 2 au 1er janvier est passé à 3 en juin. Ce type d'appareils ne figure plus dans le parc du matériel d'Air France depuis le 15 octobre, date de la constitution d'Air Vietnam.

Sur les 110 appareils en exploitation commerciale, à la date du 31 décembre 1951:

23 seulement (les Constellation) peuvent être qualifiés de modernes, en ce sens qu'ils sont titulaires du certificat de navigabilité de l'O. A. C. I. et sont munis d'une cabine pressurisée;

34 (les DC. 4) sont récents, en ce sens que leurs performances approchent celles exigées pour la délivrance du certificat de navigabilité de l'O. A. C. I. mais qu'ils ne sont pas munis de cabine pressurisée;

57 (Languedoc et DC. 3) sont de conception ancienne et ne peuvent soutenir la compétition avec les matériels achetés récemment par les compagnies étrangères concurrentes;

6 (Junkers 52) sont périmés.

Si l'on compare cette situation à celle des compagnies étrangères, on ne peut manquer de constater que la flotte d'Air France est, dans une très large proportion vétuste et qu'en 1952 notamment lui feront défaut les appareils modernes que l'industrie étrangère est en train de livrer.

Cette constatation souligne la nécessité impérieuse d'une modernisation de la flotte d'Air France.

La nécessité pour Air France de faire face au développement du trafic et à la concurrence des compagnies étrangères mieux équipées a amené la compagnie à soumettre aux pouvoirs publics un programme de modernisation, dont les grandes lignes ont été approuvées et qui se trouvent en voie d'être réalisées au cours des mois prochains.

Ce programme est le suivant:

1° Commande de 10 Lockheed Super-Constellation équipés de moteurs Wright compound, livrables en 1953 à raison de:

2 en mars;
2 en avril;
2 en mai;
2 en juin;
2 en juillet.

Ces appareils sont destinés à l'exploitation des lignes long-courriers et principalement des lignes transatlantiques;

2° Commande de 12 Vickers Viscount, équipés de 4 turbopropulseurs Rolls Royce Dart. Six unités seront livrées en 1953 à raison de:

1 en février;
1 en mars;
1 en avril;
1 en mai;
1 en juin;
1 en juillet,

et six unités en 1954 à raison de:

1 en mars;
2 en avril;
2 en mai;
1 en juin.

Les Vikers Viscount seront principalement affectés à l'exploitation des lignes européennes et moyen-courriers;

3° Commande de 12 Bréguet 763 « Deux Ponts » équipés de 4 moteurs Pratt et Whitney R-2800.

Les dates contractuelles de livraison de ces appareils sont les suivantes:

6 avions avant le 31 juillet 1952;
3 avions avant le 31 octobre;
3 avions avant le 31 décembre.

Il y a tout lieu de penser qu'elles ne seront pas respectées par le constructeur et qu'un retard de trois mois sera enregistré.

Les Bréguet seront affectés à l'exploitation des lignes méditerranéennes;

4° Commande de 3 de Havilland Comet, équipés de turboréacteurs de Havilland Ghost. Ces appareils seront livrés, à raison de:

Une unité en avril 1953;
Une unité en mai;
Une unité en juin.

Ils seront susceptibles d'être employés sur des lignes reliant la France à l'A. O. F., à l'A. E. F., au Proche-Orient et à l'Extrême-Orient. L'expérimentation de ce type de matériel entièrement nouveau préparera la voie à l'utilisation systématique d'appareils à réaction, qu'il est permis de prévoir pour les prochaines années.

L'ensemble de ces différentes commandes (y compris les dotations initiales de rechange) représente un investissement total de 21.500.000.000 (montant susceptible d'être augmenté en fonction des variations contractuelles des prix).

Compte tenu du renouvellement ainsi envisagé, la capacité de transport de la flotte d'Air France en 1954 devrait atteindre 450 à 500 millions de tonnes kilométriques par an environ, mais, si l'on veut bien tenir compte du fait que, selon les prévisions faites à Air France, le trafic prévu pour 1954 devrait être de l'ordre de 310 millions de tonnes kilométriques, en admettant une augmentation de 20 p. 100 par an depuis 1951, on peut se demander si le plan de modernisation envisagé suffira à donner satisfaction aux besoins de transport.

Position de la flotte d'Air France dans le monde:

Air France occupe la 7e place, *très loin derrière;*

L'American Air Lines;
La Pan American Airways;
Les United Air Lines;
La T. W. A.;
Les Eastern Air Lines;
La B. O. A. C.

Immédiatement avant:

La K. L. M. hollandaise;
Le S. A. S. suédois, danois, norvégien;
La B. E. A.;
La Sabena belge.

Représentation de la compagnie en France et à l'étranger.

Air France opère dans 55 pays, soit par des agences de voyage communes, soit par agences propres.

D. — Résultat de l'exploitation pour les dernières années

En 1946, Air France a fait un peu moins de 7 milliards de chiffres d'affaires commerciales;

En 1947: 5.800 millions;
En 1948: 12.100 millions;
En 1949: 18.150 millions;
En 1950: 26.447 millions;
En 1951: 32.445 millions.

Mais si les recettes dépassent les dépenses, c'est grâce aux subventions.

Décompte des subventions:

En 1946: 1.145 millions de francs;
En 1947: 1.370 millions de francs;
En 1948: 1.418 millions de francs;
En 1949: 1.757 millions de francs;
En 1950: 1.987 millions de francs;
En 1951: 2.500 millions de francs (tenir compte de la valeur du franc).

Rapport de la subvention aux recettes commerciales (chiffre extrêmement important):

En 1946, les subventions représentaient 40 p. 100 des recettes;
En 1947, les subventions représentaient 25 p. 100 des recettes;
En 1948, les subventions représentaient 12 p. 100 des recettes;
En 1949, les subventions représentaient 10 p. 100 des recettes;
En 1950, les subventions représentaient 9 p. 100 des recettes;
En 1951, les subventions représentaient 3 p. 100 des recettes.

II. — LES COMPAGNIES PRIVEES

A. — Air-Algérie

Créée en 1946, Air-Algérie est une société entièrement autonome, procédant elle-même à son entretien.

I. — *Activité globale de la compagnie.*

Le capital de la compagnie, qui était de 28 millions en 1946, était porté à:

140 millions en 1948;
168 millions en 1949.

II. — *Le réseau desservi.*

Le trafic total:

Air-Algérie traverse la Méditerranée (800 kilomètres) 12 à 15 fois par jour. La seule escale possible — une île espagnole — ne comporte pas de terrain d'atterrissage de nuit.

Le trafic marchandises:

Au cours de la première année, Air-Algérie a fait presque exclusivement du fret: 3.190 tonnes de marchandises pour 15.000 passagers, et avait 2 à 3 avions de fret par jour. Air France n'en faisait plus faute de matériel.

III. — *La flotte.*

Le matériel employé:

Air-Algérie, qui a débuté le 18 mai 1947, avec un D. C. 3, disposait au 1er avril 1952 de:

8 D. C. 3;
6 S. O. 30;
1 Bréguet 761.

IV. — *Résultats de l'exploitation.*

Air Algérie a transporté, en 1951, environ 80 p. 100 du chiffre des passagers d'Air France.

Une des principales préoccupations d'Air Algérie est le remplacement de son matériel ancien par du matériel français.

Air Algérie présentait en 1951 les résultats suivants:

Coefficient de remplissage atteignant 90 p. 100;
Bénéfice d'exploitation chaque année;
Prévisions pour renouvellement de matériel;
Amortissements calculés après réévaluation;
Augmentation de capital sur ses propres fonds.

Heures-moyennes de vol des appareils d'Air Algérie. — 1.300 à 1.400 heures de vol par an, soit environ 4 heures de vol par jour.

Pourcentage du trafic assuré par la compagnie par rapport à l'ensemble des compagnies:

47 p. 100 du trafic total d'Air France, sur la base des anciennes statistiques d'Air France; 69 p. 100 sur l'Union Française.

Statistiques du trafic *exprimées en milliers:*

1950:	
Kilomètres parcourus	4.107
Passagers transportés	60,9
Fret	3,08
1951:	
Kilomètres parcourus	4.371
Passagers transportés	80,1
Fret	2,8
1952:	
Au cours des six premiers mois de l'année: trafic de passagers payants en milliers de passagers-kilomètres	26.448
Trafic de fret en milliers de tonnes-kilomètres	1.494,1

B. — Aigle-Azur

I. — *Activité globale de la compagnie.*

Le premier vol d'Aigle-Azur a eu lieu le 20 octobre 1946; la compagnie possédait alors deux Junker 52 et deux Goéland.

Sa flotte actuelle se composait, au 1er avril 1952, de:

5 quadrimoteurs Stratoliner;
12 bimoteurs D. C. 3;
6 De Haviland « Dragon »;
3 Air-Speed « Consul ».

La capacité de la compagnie a passé, en cinq ans, de 52 places offertes à 573 actuellement.

La compagnie a, en outre, effectué des essais commerciaux de prototypes de la S. N. C. A. S. O, le S. O. 95 Corse et le 30 P. Bretagne, dont elle a fait les 500 premières heures de vol en fret pour l'obtention du certificat de navigabilité.

II. — *Le réseau desservi.*

Les lignes desservies:

Aigle-Azur a débuté sur le tronçon Grenoble—Nice, très vite prolongé jusqu'à Tunis par la Corse, l'exploitation aérienne ne se justifiant qu'au delà des mers.

Très vite, Aigle-Azur en est venue à l'exploitation des lignes longs-courriers, tout d'abord avec des bimoteurs puis, depuis un an, avec des quadrimoteurs.

La compagnie assure actuellement le trafic sur les lignes suivantes:

Paris—Brazzaville, une fois par semaine;
Paris—Abidjan, deux services par mois;
Paris—Dakar, six services par mois;
Paris—Indochine, un service par semaine;
Paris—Tananarive, un service par mois;
Paris—Casablanca, via Nice, Marseille, Tanger, un service par semaine;
Pais—Casablanca, via Bordeaux et Tanger, un service par semaine;
Paris—Tunis, un service par semaine;
Paris—Tunis, via Nice, Ajaccio, un service par semaine;
Marseille—Tunis, deux services par semaine.

Tous ces services sont exploités par des quadrimoteurs Boeing. Restent encore, sur le secteur « occidental », quelques services assurés par des D. C. 3. Ce secteur « occidental » comporte:

Un service par semaine sur Marseille—Alger, sur Alger—Valence, via Oran;
Un service par semaine sur Tunis, Lyon, Genève et retour;
Des réseaux locaux existent en A. O. F. et en Indochine;
En Afrique noire, Aigle-Azur maintient un ou deux appareils D. C. 3 bimoteurs, et dix en Indochine.

III. — *Résultats de l'exploitation.*

Résultats comparatifs des statistiques d'exploitation:

Est prise comme année de base, non pas 1946, puisque Aigle-Azur n'a eu, sur cette année, que deux ou trois mois d'exercice, l'exploitation ayant débuté en octobre, mais la première année d'exploitation complète: 1947.

Par rapport à 1947, 1951 marque la progression suivante:

Le nombre des passagers transportés est passé de 18.700 à 34.000, soit environ 300 p. 100;
Le nombre de kilomètres-passagers est passé de 13 millions à 62 millions de kilomètres, soit 470 p. 100;
Le petit transport est passé de 1.000 tonnes à 8.725 tonnes, soit 872 p. 100;
Au cours des six premiers mois de l'année 1952, le trafic de passagers *payants*, en milliers de passagers-kilomètres, a été de 35.936;
Le chiffre de tonnes-kilomètres de fret produites est passé de 240.000 tonnes à 4.500.000 tonnes, soit 1.875 p. 100 d'augmentation. (Une des raisons de l'augmentation considérable de ce tonnage vient de l'exploitation de la ligne d'Indochine, qui transporte énormément de fret.)

L'ensemble de ces résultats n'a pu être atteint qu'au prix d'efforts considérables et d'une sage politique d'exploitation. Aigle-Azur s'est efforcé d'obtenir sur chaque ligne du réseau constitué, une rentabilité par ligne, et d'adapter la fréquence des lignes aux besoins du trafic.

Certaines fréquences sont cependant faibles:

La compagnie, tenant largement compte de l'activité « saisonnière », a la possibilité de déplacer, quand le besoin s'en fait sentir, le matériel excédentaire d'une ligne sur une autre.

D'autre part, Aigle-Azur se dispose à améliorer son matériel par la mise en service de « Comètes » destinées aux liaisons « long-courriers », notamment sur l'Afrique Noire et sur l'Indochine.

C. — Tunis-Air

I. — *Activités globales de la compagnie.*

La société Tunis-Air a été créée par un décret en octobre 1948, au capital de 60 millions de francs.

II. — *Le réseau desservi.*

La longueur totale du réseau est passée de 2.000 kilomètres en 1949 à 5.520 kilomètres en 1951.

Tunis-Air dessert:

Tunis—Bône—Alger;
Tunis—Ajaccio—Nice;
Tunis—Bastia—Nice;
Tunis—Rome;
Tunis—Sfax—Djerba—Tripoli-Sebha (Lybie).

En 1951 a été ouvert un service bi-mensuel sur Tripoli—Sebha, en prolongement de la ligne intérieure Tunis—Sfax—Djerba;

Sur le réseau desservi par Tunis-Air, un trafic intéressant se développe sur les courtes étapes pour lesquelles le gain de temps apporté par l'avion est très important.

III. — *La flotte.*

Tunis-Air possède actuellement quatre D. C. 3 et un Languedoc loué à Air France et affecté à la ligne Tunis—Marseille, en service de 2e classe. Cet appareil doit être remplacé, en 1953, par des D. C. 3, et la ligne Tunis—Marseille prolongée jusqu'à Paris.

IV. — *Résultats de l'exploitation.*

a) *Résultats de trafic:*

Le tableau ci-dessous indique les résultats du trafic enregistrés au cours de la période 1949-1951.

Le tonnage kilométrique global produit en 1951 est en augmentation de 47,43 p. 100 sur 1950. Il ressort de ce même tableau que cette augmentation est due à un accroissement général du trafic et particulièrement du nombre de passagers-kilomètres produits: 56,78 p. 100 de plus qu'en 1950.

	1949 (12 mois).	1950	1951	POURCENTAGES d'augmentation 1951/1950.
Kilomètres parcourus..	791.298	799.933	1.085.836	+ 35,75
Heures de vol.....	3.422	3.517	4.751	+ 35,08
Nombre de passagers.	23.303	28.426	41.130	+ 44,69
Passagers-kilomètres ..	9.720.049	11.227.788	17.603.409	+ 56,78
T/km produites.....	1.207.329	1.167.448	1.721.173	+ 47,43
T/km passagers plus bagages	818.215	925.804	1.418.511	+ 53,21
T/km poste.....	38.404	48.901	55.880	+ 14,27
T/km messageries.....	194.302	192.742	246.779	+ 28,03

Au cours des six premiers mois de l'année 1952, le trafic de passagers-payants, en milliers de passagers-kilomètres, a été de 8.645. Le trafic de fret, en milliers de tonnes-kilomètres, de 139,7.

b) *Résultats financiers:*

Le déficit de la compagnie Tunis-Air, qui s'élevait à 26 millions 640.881 francs en 1949, a été ramené en 1950 à 14 millions 410.575 francs, pour se trouver réduit, en 1951, à 12 millions 710.698 francs.

Le déficit de 1951 doit être apprécié en tenant compte de l'existence au budget d'une provision de 2.100.000 francs en 1952 et d'une dotation au compte amortissement de 13 millions 588.000 francs.

Il convient, d'autre part, de noter que l'Etat tunisien a accordé à Tunis-Air une subvention rétroactive de 18 millions de francs pour chacun des exercices passés.

Il convient enfin de remarquer que la progression des recettes commerciales de 1951 sur 1950 n'est pas due à des augmentations de tarifs, mais uniquement au développement du trafic.

D. — U. A. T. (Union aéronautique de transports)

1° *Activité générale de la compagnie:*

La Compagnie maritime des chargeurs réunis a une participation financière importante dans l'U. A. T., cette dernière travaillant en liaison étroite avec « l'Aéromaritime », filiale des Chargeurs réunis.

L'exploitation est assurée par l'U. A. T., l'Aéromaritime étant en partie propriétaire du matériel.

L'U. A. T. poursuit un effort considérable en Afrique.

2° *Le réseau desservi* au départ de Paris comprend 6 lignes:

2 lignes sur l'Afrique occidentale française:

Paris—Casablanca—Dakar—Abidjan;
Paris—Casablanca—Bamako—Abidjan;

3 lignes sur l'Afrique équatoriale française: Paris—Pointe-Noire:

1 *via* Alger—Niamey—Douala—Fort-Gentil—Brazzaville;
1 *via* Alger—Kano—Douala—Libreville—Brazzaville;
1 *via* Tripoli—Fort-Lamy—Bangui;

1 ligne sur l'Indochine: Paris—Saïgon;
1 ligne saisonnière relie Abidjan et Beyrouth;

3° *La flotte, le matériel:*

Le matériel de l'U. A. T. est de tout premier ordre;

La compagnie dispose de: 6 D. C. 4; 3 D. C. 3, et possédera, fin 1952, 3 « Comet » qui assureront Paris—Brazzaville aller et retour dans les 24 heures.

L'U. A. T. dispose d'un matériel mécanique considérable en Afrique, pour les manutentions dans les ports et le service des terrains d'aviation.

4° *Résultats de l'exploitation:*

Au cours de 1951, le trafic kilométrique de passagers et de fret de l'U. A. T. a augmenté respectivement de 55,5 p. 100 et de 145 p. 100.

Les résultats du trafic s'établissent ainsi:

	1950.	1951.	Variation. p. 100.
Kilomètres parcourus	2.659.122	4.551.192	+ 71
Passagers	12.498	25.837	+ 106,7
Passagers-kms	63.555.035	98.813.494	+ 55,5
Tonnes de fret	640	3.514	+ 449
Tonnes-kms de fret	2.603.777	6.390.301	+ 145
Tonnes de courrier	»	140	»
Tonnes-kms de courrier	»	643.819	»

Au cours des six premiers mois de l'année 1952, le trafic de passagers payants, en milliers de passagers-kilomètres, a été de: 58.524. Le trafic de fret, en milliers de tonnes-kilomètres, de: 4.434,8.

Sur les lignes desservant l'Afrique équatoriale française, le trafic de passagers-kilomètres s'est élevé à 50.401.150 passagers-kilomètres, soit 51 p. 100 du trafic total. Par ailleurs, l'U. A. T. a acheté 2 D. C. 3, ce qui portera à 3 le nombre des appareils exploités par l'U. A. T. en Afrique équatoriale française.

D'autre part, les travaux d'infrastructure nécessités par la mise en service des « Comet » se poursuivent aux principaux aéroports d'Afrique occidentale française et d'Afrique équatoriale française. Avant la fin de 1952, la piste de Dakar doit être portée de 2.030 à 2.230 mètres, celle de Brazzaville de 2.000 à 2.200 mètres, celle de Douala de 1.500 à 1.900 mètres et, à Kano, une piste de 2.400 mètres est en cours de construction. Les pistes de Fort-Lamy et de Bamako, actuellement de 1.500 mètres, seront prolongées au début de 1953.

E. — T. A. I. (Transports aériens intercontinentaux)

1° *Le réseau desservi:*

Une ligne Paris—Casablanca—Canaries;

Deux lignes Paris—Casablanca—Abidjan, dont une via Dakar, une via Bamako;

Deux lignes vers l'Afrique équatoriale française, dont une via Alger—Niamey—Douala—Libreville—Brazzaville, une via Tripoli—Fort-Lamy—Douala—Libreville;

Une ligne vers Madagascar: Paris—Tananarive, via Alger—Kano—Brazzaville—Livingstone;

Une ligne vers Saïgon, via Damas—Karachi-Bangkok—Hanoï.

2° *La flotte:*

La T. A. I. dispose actuellement de:

5 Douglas D. C. 4;
2 Armagnac (appareils français).

La compagnie a, de plus, du matériel D. C. 6 B en commande (3 appareils) et doit recevoir 2 Armagnac supplémentaires.

3° *Résultats d'exploitation:*

Au cours de 1951, la T. A. I. a enregistré un trafic total de 18.278.124 t.-km, soit une augmentation de 23,1 p. 100 par rapport à 1950.

Les statistiques de trafic sont les suivantes:

	1950.	1951.	Pourcentage d'augmentation. p. 100.
Kilomètres parcourus	4.214.999	4.975.020	18
Passagers	25.916	26.355	1,7
Passagers-km	125.979.427	138.722.785	10,1
Tonnes de fret	1.891	1.242	52,3
T.-km fret	4.044.110	6.455.977	61,2
T.-km bag. et exc.	3.169.351	3.452.514	11
Total t.-km produites	14.849.368	18.278.124	23,1

Au cours des 6 premiers mois de l'année 1952, le trafic de passages payants, en milliers de passagers-kilomètres, a été de 56.526, le trafic de fret, en milliers de tonnes-kilomètres, de 3.755,2.

Le coefficient de remplissage a atteint près de 70 p. 100. L'utilisation annuelle moyenne des D. C. 4 atteint 2.586 heures de vol par appareil. En 1951, le parcours moyen de chaque passager a été de 5.200 kilomètres contre 4.860 kilomètres en 1950.

En 1952, la T. A. I. a inauguré la ligne: Paris—Tripoli—Fort-Lamy—Douala.

La compagnie vient de conclure un accord interligne de trafic avec la B. O. A. C. et les Orient Airways. Des accords avaient été conclus précédemment avec les P. A. A., les T. W. A. et le S. A. S.

Chaque D. C. 4 de la compagnie a, en fait, effectué en moyenne 7 heures de vol par jour, au cours du 1er semestre 1951 et 8 heures, au cours du second semestre.

L'efficacité accrue des appareils de la compagnie, obtenue grâce aux progrès réalisés sur le plan technique, ne pouvait toutefois être pleinement mise en valeur que par une adaptation de l'exploitation et une meilleure « commercialisation » de la production. Tels sont les facteurs qui sont intervenus pour permettre d'atteindre aux remarquables résultats constatés.

F. — AIR MAROC

1° *Le réseau desservi:*

Au départ de Casablanca, des lignes desservant:

Paris (avec ou sans escale à Tanger);
Bordeaux (avec ou sans escale à Madrid);
Toulouse;
Lyon;
Genève;
Marseille (avec une ligne vers Milan);
Francfort.

2° *La flotte:*

4 Curtis;
6 S. O.-30 Bretagne.

Depuis 1948, date de transformation de la compagnie, de société d'études en société d'exploitation, Air-Maroc n'a cessé de renforcer son activité dans un cadre volontairement restreint (Maroc—Métropole et pays limitrophes), s'attachant à créer des liaisons commodes et économiques, mettant l'avion à la portée de tous.

La plus active de ces relations est Casablanca—Bordeaux; en 1951, Air-Maroc a transporté sur cette relation 6.316 passagers, dans le sens Maroc—Métropole. Viennent ensuite les lignes Casablanca—Paris (4.537/3.961), Casablanca—Marseille (3.742/3.009), Casablanca—Lyon et, très détachée, Casablanca—Toulouse (741/820).

Au total, la compagnie a transporté 40.255 passagers en 1951, soit une augmentation de 38 p. 100, par rapport à 1950, ces lignes constituant l'armature d'Air-Maroc.

Au cours des six premiers mois de 1952, le trafic de passagers payants, en milliers de passages/kilomètres, a été de 23.029, le trafic de fret, en milliers de tonnes-kilomètres, de 472,7.

Projets d'avenir de la compagnie.

Fidèle à son programme, la compagnie pourra développer ses transports de passagers à des tarifs de 3e classe, formule qu'elle a été la première à développer dès 1948.

Air-Maroc peut d'ailleurs, dans ce sens, compter sur la compagnie Paquet, qui vient de renforcer sa participation financière à l'activité d'Air-Maroc.

G. — AIR-TRANSPORT

1° *Activité générale de la compagnie:*

La société Air-Transport fut créée le 31 janvier 1946, par un groupe d'anciens pilotes des forces aériennes françaises libres.

Elle a absorbé l'activité aérienne de la compagnie générale transsaharienne.

Son capital est passé de 8 millions de francs, en 1946, à 350 millions de francs, en 1951, par souscription de différentes sociétés parmi lesquelles: la Compagnie des wagons-lits, les Chemins de fer du Nord, la Société générale des transports départementaux, la Société lyonnaise de participations, Air-Saga, Air France et la Compagnie générale transatlantique qui détient 75 p. 100 du capital.

2° *Réseau desservi:*

L'activité de la compagnie Air-Transport s'est étendue sur les secteurs de la Manche, de la Méditerranée et de l'Afrique occidentale française (boucle du Niger).

La compagnie assura également, à la demande d'Air France, en 1948-1949, la ligne régulière Paris—Rome—Athènes—Lydda, malgré les risques de guerre. Plus de 100 voyages aller-retour furent ainsi effectués avec passagers, fret et poste.

En 1951, le tableau d'activité de la compagnie était le suivant:

Alger—Aoulef—Gao—Niamey—Ouaga—Bobo—Bamako;
Paris—Marseille—Alger (messageries de presse et fret);
Paris—Marseille—Alger (passagers);
Marseille—Alger;
Marseille—Oran;
Perpignan—Alger;
Toulouse—Alger;
Alger—Lyon;
France—Angleterre (services fret);
Alger—Clermont-Ferrand;
Constantine—Lyon;
Constantine—Marseille;
Constantine—Toulouse;
Marseille—Tunis;
Alger—Mulhouse.

Désirant acquérir un matériel plus approprié et répondant mieux aux normes nouvelles de sécurité, Air-Transport renonça à exploiter ses différentes lignes pendant l'hiver 1951-1952. Après quelques mois d'interruption, les services ont repris sur les relations:

Paris—Alger;
Marseille—Alger;
Marseille—Oran;
Marseille—Tunis;
Alger—Toulouse;
Paris—Calvi.

3° *Flotte:*

Au début, Air Transport a exploité des Goëlands, des Beechcraft (lignes d'Angleterre) et des Junker 52.

En 1948, Air Transport, par ses propres moyens, se procurait des Wayfarer et des Freighter neufs Bristol 170 (5, puis 6 en 1950), ainsi qu'un D. C. 3.

Air Transport vient d'acquérir deux quadrimoteurs Douglas D. C. 4 et négocie actuellement l'acquisition d'autres appareils de ce type.

4° *Résultats de l'exploitation:*

En dehors du transport régulier de passagers, le transport des denrées périssables a tenu une place importante dans l'activité d'Air Transport; d'autre part, les transports de textile, d'automobiles, de chevaux de course, de pièces volumineuses de toutes espèces se sont régulièrement développés, en grande partie grâce aux facilités de chargement du Bristol 170.

Le tableau ci-après montrera comment a évolué le trafic général de la compagnie:

	Tonnages kilométriques.	Passagers kilométriques.
1946	56.002	2.079.718
1947	521.612	8.380.624
1948	2.271.307	15.947.460
1949	3.346.428	32.041.924
1950	3.712.487	33.202.615
1951 (neuf premiers mois)	2.618.174	29.108.290
	12.526.010	120.760.631

Au cours des quatre derniers mois d'exploitation, chacun des appareils quadrimoteurs utilisés pendant la saison d'été a transporté plus de 4.000 passagers et le coefficient de remplissage a largement excédé 80 p. 100.

III. — LES AEROPORTS

Au cours de son étude, la commission s'est également intéressée au problème des aéroports; elle a demandé respectivement au président et au directeur général de l'aéroport de Paris et au président de l'Union des chambres de commerce aéronautiques de venir l'en entretenir.

C'est, en particulier, sur l'important problème de l'aéroport de Paris (plaque tournante du trafic européen), que s'est penchée la commission. Elle a pu se rendre compte des progrès réalisés au cours de ces dernières années, tant au point de vue sécurité qu'au point de vue confort des installations mises à la disposition des passagers. Néanmoins, elle a mesuré l'ampleur de l'effort qui reste à faire, en vue de satisfaire aux besoins croissants du trafic aérien.

Le président de l'Union des chambres de commerce aéronautiques a pu, d'autre part, en ce qui concerne aussi bien les trafics de passagers, que les investissements effectués ou en projet, apporter à la commission des chiffres portant sur l'ensemble du trafic France et Union française.

1° L'aéroport de Paris

A. — *Le fonctionnement.*

Créé le 24 octobre 1945, par une ordonnance du gouvernement provisoire, l'aéroport de Paris groupe tous les aérodromes inscrits dans un cercle de 50 kilomètres de rayon autour de Paris, soit une quinzaine d'aérodromes, dont certains comportent plusieurs centaines de bâtiments, et une superficie de 5.000 hectares. Les principaux en sont, par ordre d'ancienneté, le Bourget et Orly.

D'autre part, Coulommiers et Cormeilles-en-Vexin constituent des aérodromes « de dégagement », sur lesquels est reporté le trafic, lorsque les conditions atmosphériques interdisent aux avions de se poser au Bourget ou à Orly. Ces deux aérodromes — qui ne sont utilisés que peu de jours chaque année — ne peuvent toutefois être maintenus. Afin de réduire les charges financières qui découlent de leur entretien, le trafic « de dégagement » serait reporté sur un seul de ces aérodromes.

Il faut signaler enfin, après Toussus-le-Noble, aérodrome réservé à l'aviation privée (française ou internationale), une dizaine d'aérodromes tout à fait secondaires utilisés par les aéroclubs pour le vol à voile, l'aviation de tourisme et même parfois pour certaines activités militaires.

De caractère autonome, lors de sa création, par l'article 2 de l'ordonnance du 24 octobre 1945, qui le chargeait « d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne... », l'aéroport de Paris est, par décret du 15 janvier 1947, contrôlé par l'Etat.

L'aéroport de Paris fonctionne donc simultanément sur deux plans différents, l'unité étant réalisée dans la personne du directeur général, qui représente à la fois le conseil d'administration et l'Etat. L'aéroport de Paris a, d'autre part, deux budgets, un compte provisionnel d'exploitation, ainsi qu'un compte d'intérêts et d'amortissement du programme d'équipement.

B. — *Résultats d'exploitation.*

Les recettes commerciales, c'est-à-dire « extra-aéronautiques »: taxes, revenus des domaines, etc. de l'aéroport de Paris ont été:

De 16.500.000 F en 1949;
De 20.623.000 F en 1950;
De 51 millions de francs en 1951.

Elles atteindront vraisemblablement 60 millions de francs en 1952, alors que le déficit d'exploitation de l'aéroport de Paris était en 1951 de l'ordre de 80 millions de francs.

La subvention totale accordée à l'aéroport de Paris est de 400 millions, dont 320 millions inscrits au titre de la garantie d'intérêt.

C. — *Le trafic.*

L'aéroport de Paris a reçu (Le Bourget+Orly):

En 1948, 577.000 passagers;
En 1949, 760.000 passagers;
En 1950, 987.000 passagers;
En 1951, 1.200.000 passagers;
En 1952, 1.500.000 passagers (vraisemblablement),

soit une augmentation de trafic de 32 p. 100 de 1949, par rapport à 1948, de 33 p. 100 de 1950, par rapport à 1949, de 29 p. 100 de 1951, par rapport à 1950. Il est probable que le trafic-passagers, en 1952, marquera une augmentation de l'ordre de 25 p. 100, grâce notamment au trafic de 2e classe, qui commence à s'instaurer sur les lignes d'Atlantique-Nord.

Les études faites à partir de 1946 incitent à penser qu'il faut s'attendre à Paris à un trafic de l'ordre de 6 millions de passagers, dans un avenir plus ou moins rapproché.

Le trafic total de l'aéroport de Paris se répartit de la façon suivante: 6 p. 100 métropole; 34 p. 100 Londres; 28 p. 100 sur le reste de l'Europe; 14,6 p. 100 sur l'Afrique; 6,5 p. 100 sur l'Amérique du Sud, etc.

D. — *L'équipement de l'aéroport.*

Pour accueillir le nombre prévu de passagers, se pose pour l'aéroport de Paris un problème d'équipement.

La concentration envisagée du trafic sur le seul aérodrome d'Orly maintiendra néanmoins un trafic « de dégagement » sur le Bourget.

L'essentiel du plan d'équipement établi en 1950, approuvé en 1951 par le ministère des travaux publics, comporte l'achèvement du Bourget et le développement maximum d'Orly, soit des investissements de 17 milliards pour Orly et 3 milliards pour le Bourget.

Ce plan de 22 milliards prévoit un effort qui se poursuivra jusqu'en 1955, en vue surtout de permettre à l'aérodrome d'Orly de faire face à l'intensité du trafic.

Quant aux autres aérodromes, 200 millions ont déjà été investis, en vue de leur équipement.

Sans minimiser l'importance du transport de fret, il faut reconnaître que l'essentiel de l'activité aérienne est consacré au transport des passagers, qui, venus d'Amérique ou du Moyen-Orient, s'arrêtent à Paris avant de rayonner vers l'Europe tout entière. D'où l'importance, pour les aéroports français, de répondre aux besoins du trafic, et à l'attente des passagers, tant du point de vue équipement (pistes, balisage, service météorologique), qu'au point de vue confort, desserte, personnel.

De même que Londres, Paris peut, grâce à son aéroport, voir se développer son aspect de capitale économique, touristique et culturelle.

En effet, en 1951, le trafic de Paris étant de 1, le trafic de Londres était de 1,4, le trafic de Rome de 0,5, Copenhague et Amsterdam ayant un trafic d'environ 0,4, tandis que Bruxelles, Zurich, Genève, Nice, Marseille, oscillaient entre 0,20 et 0,30.

En vue de l'amélioration du système d'exploitation, l'aéroport de Paris envisage l'organisation de visites payantes des aérodromes, de baptêmes de l'air, sous forme de « voyages miniatures », etc., mais cette forme d'exploitation n'est pas actuellement encore au point, étant donné l'absence de matériel (salles de conférences, voitures, appareils) et le manque d'emplacements suffisants, ainsi que de personnel.

Un gros effort est également à faire dans le domaine de la publicité, à laquelle serait consacré un service plus développé de « boutiques » sur l'ensemble des aéroports (Orly en particulier).

2° Total des investissements au sol effectués sur les aéroports métropolitains et de l'Union française

En ce qui concerne l'ensemble des investissements, M. Cordesse a communiqué à la commission les chiffres suivants:

Il a été dépensé dans les divers aéroports métropolitains:

1 milliard 600 millions de francs en 1949;
1 milliard de francs en 1950;
600 millions de francs en 1951, ces chiffres ne comportant pas toutes les dépenses effectuées à l'aérodrome de Marignane, lequel est géré par la chambre de commerce de Marseille, la reconstruction des ouvrages détruits étant couverte par le M. R. U.

Dans les aéroports d'outre-mer (où des investissements urgents s'imposaient, en particulier à Brazzaville et à Dakar), il a été dépensé:

1 milliard 800 millions de francs en 1949;
500 millions de francs en 1950;
2 milliards 500 millions de francs en 1951.

Des crédits plus modestes sont prévus pour 1952, intéressant en particulier, outre Paris, les aérodromes de Nice, Marseille-Marignane, Dinard, Tarbes et Toulouse.

En Afrique du Nord, sont prévus des crédits de 150 millions de francs pour l'Algérie et 400 millions de francs pour Casablanca.

Dans l'Union française, sont prévus pour 1952 des travaux portant, en particulier, sur les aérodromes de Dakar, Abidjan, Brazzaville, Douala et Fort-Lamy.

3° Le trafic d'ensemble des aéroports

Hors Paris (qui fait l'objet de l'étude ci-dessus), la commission s'est penchée sur quelques statistiques.

Le trafic passagers de Marseille, 2e aéroport français, s'est élevé à:

189.000 passagers en 1949;
213.000 passagers en 1950;
276.000 passagers en 1951.

Le trafic passagers de Nice, 3e aéroport français, a été de:

100.000 passagers en 1949;
173.000 passagers en 1950;
246.000 passagers en 1951, chiffres qui dénotent une augmentation extrêmement rapide du trafic.

Le trafic passagers de Lyon a été de:

61.000 passagers en 1949;
48.000 passagers en 1950;
44.000 passagers en 1951 (soit une baisse progressive de trafic).

Le trafic passagers de Toulouse s'est élevé à:

26.000 passagers en 1949;
36.000 passagers en 1951.

Le trafic passagers de Bordeaux s'est élevé à:

39.000 passagers en 1949;
69.000 passagers en 1951.

Au total, le mouvement « passagers » s'est élevé, pour la métropole et l'Union française à:

2.200.000 en 1949, pour dépasser 2.500.000 en 1950.

Le trafic marchandises a, également, suivi une courbe ascendante.

Aussi, en vue de satisfaire aux besoins croissants du trafic aérien, apparaît-il indispensable d'assurer une bonne gestion des aéroports.

Ce problème fait, en particulier, l'objet d'un projet de loi actuellement à l'étude et destiné à remplacer l'ancien projet de loi Cotterel sur la gestion des aéroports français.

Aussi, la commission n'a-t-elle pas jugé nécessaire de pousser plus avant son étude sur le problème particulier des aéroports.

CHAPITRE IV

Le nouveau statut.

L'analyse du nouveau statut fait apparaître trois préoccupations essentielles du Gouvernement.

En premier lieu, n'inscrire dans la loi aucune disposition susceptible d'entraver le développement ultérieur du transport aérien.

En second lieu, établir la notion d'exploitation concurrentielle sur tous les itinéraires classés.

Enfin, assurer au maximum la sécurité des activités aériennes. A ces préoccupations, s'ajoutera le double souci d'éviter qu'une protection financière, éventuellement accordée à certaines compagnies, ne vienne fausser la libre concurrence et restreindre celle-ci à la qualité du service rendu.

Enfin, la création d'une instance supérieure chargée d'examiner les problèmes de l'aviation marchande est envisagée sous la forme d'un conseil supérieur de l'aviation marchande.

⁂

C'est en fonction surtout de la première préoccupation du Gouvernement que le projet se présente sous la forme d'une loi-cadre fixant les principes et définissant une politique sous le contrôle du Parlement et laissant à l'exécutif le soin de prendre les dispositions d'application par voie réglementaire.

Cette présentation du texte de loi a ses partisans et ses adversaires.

Certains reconnaissent volontiers, et c'est la position de plusieurs groupes et, en particulier, de celui des cadres et des travailleurs C. G. T.-F. O. (en marquant cependant certaines réserves sur le caractère trop général de ce projet) « *qu'un texte de loi ayant la prétention de réglementer* a priori *et dans le détail toute l'activité présente et future de l'aviation marchande aurait comme conséquence probable d'entraver le développement du transport aérien* ».

D'autres groupes, par contre, et en particulier les groupes de la C. F. T. C. et C. G. T. estiment dangereux « *le caractère trop général de loi-cadre que revêt l'actuel projet* ».

Le caractère mouvant du transport aérien et la nécessité d'adapter dans les meilleurs délais les textes à l'évolution de la technique et des besoins ont influencé certainement votre commission, qui a cru devoir n'apporter des précisions complémentaires au texte du Gouvernement que dans la mesure où elles laisseraient cependant une certaine latitude à l'exécutif, pour adapter la réglementation à l'évolution.

⁂

Un autre grief formulé par certains groupes porte sur le caractère « libéral » du projet.

Pour le groupe des travailleurs C. F. T. C., le projet est trop libéral et le statut n'assure pas, de ce fait, à la compagnie nationale une protection suffisante. Le groupe des travailleurs C. G. T. est du même avis et ajoute que le « texte n'est libéral qu'en faveur du Gouvernement ». Pour des raisons différentes, le groupe des entreprises privées estime que le projet donne des pouvoirs discrétionnaires au ministre, qui lui enlèvent le caractère de libéralisme dont il se prévaut.

Par contre, le groupe des chefs d'entreprises estime que le texte gouvernemental, loin d'être trop libéral, ne place pas les compagnies privées en situation de pouvoir soutenir à armes égales la concurrence de la compagnie nationale.

Devant ces positions, votre commission des transports a convenu que les services appréciés rendus par la compagnie nationale et les compagnes privées, d'une part, et le souci permanent que doit avoir le Gouvernement de l'intérêt des usagers qui est de bénéficier du meilleur service au meilleur prix, faisaient un devoir de maintenir un secteur privé, à côté du secteur nationalisé et a admis que le statut de l'aviation marchande ne devait pas paralyser l'initiative individuelle.

⁂

En ce qui concerne la sécurité, il va de soi que toutes dispositions qui consistent à l'améliorer ne pouvaient que recevoir l'approbation de votre commission.

⁂

Le projet comporte 7 titres et 21 articles.

Le titre Ier du projet de loi classe les entreprises en deux catégories:

Celles qui sont créées par la loi (laissant ainsi aux pouvoirs publics la possibilité de créer d'autres entreprises nationales).

Celles qui sont autorisées.

Un décret déterminera les conditions de l'octroi et du retrait de l'autorisation. Le même chapitre définit quelles sont les entreprises qui sont admises au bénéfice du statut, en raison de leur nationalité, ainsi que le pouvoir de contrôle général mis à la disposition des pouvoirs publics.

Le titre II traite des secteurs de l'aviation marchande: un secteur libre et un secteur réglementé; ce dernier comprend les transports de passagers sur les itinéraires classés.

L'article 6 prévoit que sont classés les itinéraires dont l'exploitation est « d'intérêt public ».

Le titre III définit le secteur réglementé, du point de vue de la constitution et répartition des lignes. Sur chaque itinéraire classé, joue le principe de la concurrence; plusieurs entreprises peuvent être agréées pour exécuter des transports d'intérêt général, mais elles sont tenues de souscrire à un cahier des charges, dont le type, qui sera établi par décret en conseil d'Etat, fixera notamment la durée maximum, les conditions de renouvellement ou de retrait de l'agrément, les procédures d'établissement des tarifs et les modalités d'application des programmes d'exploitation.

Enfin, à l'article 9, est prise une mesure importante; les conventions régissant les rapports de l'Etat et des entreprises créées par une loi pouvant réserver à celles-ci, pour une durée limitée, l'exclusivité des transports de passagers sur certains itinéraires classés.

Il est prévu, au titre IV, que le secteur libre est ouvert aux entreprises créées par la loi et aux entreprises autorisées.

Le problème des subventions, dont l'importance est considérable, est traité au titre V. Deux principes sont posés: toutes les entreprises, dès lors qu'elles sont agréées, sont admises au bénéfice des subventions de l'Etat ou des collectivités publiques, mais ces subventions sont accordées en contre-partie d'obligations particulières qui seront imposées par les pouvoirs publics; d'autre part, la présence de plus d'une compagnie sur un secteur réglementé exclut la possibilité de l'octroi d'une subvention.

Enfin, toute entreprise subventionnée doit tenir une comptabilité analytique d'exploitation conforme à un plan-type.

Le titre VI est relatif à la composition du conseil supérieur de l'aviation marchande.

Enfin, sont prévues au titre VII les dispositions diverses, comprenant notamment les mesures de sanction, de répression des infractions et les conditions d'extension de la loi aux différents territoires relevant de l'Union française.

ETUDE DU PROJET DE LOI ARTICLE PAR ARTICLE

L'article 1er définit les activités de l'aviation marchande. Il n'a soulevé aucune observation.

Titre Ier. — Les entreprises

Art. 2. — Cet article prévoit que les activités de l'aviation marchande sont exercées par deux catégories d'entreprises:

Des entreprises créées à cet effet par la loi;

Des entreprises autorisées.

C'est un décret en conseil d'Etat pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation marchande, le conseil de l'aviation marchande entendu, qui définira les conditions de l'octroi ou du retrait de l'autorisation.

a) « Des entreprises créées à cet effet par la loi ».

C'est intentionnellement que le pluriel a été employé dans cet article, car il n'est pas interdit de penser que le trafic de la société nationale s'amplifie considérablement et qu'il pourrait alors être jugé utile de procéder à un partage des lignes actuelles, pour éviter de tomber dans le gigantisme.

Cette rédaction n'a pas manqué d'attirer de vives critiques au sein de la commission. Le groupe C. G. T. - F. O., en particulier, a demandé que cet alinéa soit mis au singulier et devienne « l'entreprise créée par la loi ».

La commission n'a pas suivi, mais a adopté la proposition du groupe des travailleurs C. F. T. C. de compléter la rédaction du texte par le membre de phrase « dans l'intérêt public »;

b) « Des entreprises autorisées ».

La notion d'autorisation a donné lieu à de longues controverses. Le représentant des travailleurs C. G. T. à la commission s'est élevé vivement contre la notion d'autorisation des entreprises, ne reconnaissant pas à l'Etat un tel pouvoir, même pour des raisons de sécurité, car l'Etat peut être en droit d'exiger des garanties techniques pour le personnel et le matériel, mais ne peut avoir aucune exigence, en ce qui concerne la compagnie elle-même.

Un représentant des entreprises nationalisées aurait une préférence pour le terme « agréé » qui figure d'ailleurs dans le rapport présenté le 17 janvier 1950 à l'Assemblée nationale par M. Bouret, personne ne pouvant s'opposer à ce que l'agrément soit donné par le ministre aux entreprises après enquête portant sur les garanties techniques, morales et financières de l'entreprise.

Un autre représentant des mêmes entreprises souligne son accord à la proposition de son collègue, en ajoutant que, tel quel, l'article 2 du statut laisse au ministre des pouvoirs discrétionnaires.

Texte imprécis, ajoute le représentant de C. G. T. - F. O., qui n'assure aucune protection à la compagnie nationale.

La commission, sur proposition du groupe des entreprises nationalisées, devant se prononcer entre les trois formules suivantes:

a) ... le texte actuel (entreprises autorisées);

b) Entreprises « déclarées » au lieu « d'autorisées »;

c) Entreprises « agréées » au lieu « d'autorisées », en précisant, en outre, « un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation marchande, le conseil de l'aviation marchande entendu, définira les conditions de l'octroi, du refus ou du retrait de l'agrément, en fonction des garanties techniques, morales et financières de l'entreprise ».

Propose à l'assemblée plénière de maintenir le terme « autorisées » et de modifier le dernier paragraphe de l'article 2, en y apportant les précisions contenues au deuxième alinéa du paragraphe *c*) ci-dessus.

Art. 3. — L'article 3 précise quelles sont les entreprises pouvant bénéficier du statut et les conditions essentielles qui sont exigées d'elles. Il définit, en particulier, la nationalité des actionnaires et des capitaux. La commission ne fait aucune objection à cette partie de l'article, mais émet quelques réserves sur la nature des dérogations. Les groupes des travailleurs C. G. T. et C. G. T.-F. O., appuyés par le groupe des entreprises nationalisées s'élèvent contre la mention de « dérogations », prévue au dernier alinéa de l'article 3, de telles dérogations leur paraissent dangereuses, du fait qu'elles pourraient permettre à certaines compagnies étrangères de s'installer dans des protectorats en particulier et ensuite de ne plus se soumettre aux obligations prévues par le statut.

Certaines dérogations apparaissant nécessaires, pour le cas d'association avec les compagnies étrangères, en particulier pour l'exploitation de lignes européennes, la commission a décidé de proposer à l'assemblée plénière de modifier la rédaction du dernier paragraphe de l'article 3 comme suit:

« Des dérogations aux conditions prévues aux paragraphes *a* et *b* peuvent être accordées, le conseil supérieur de l'aviation

marchande entendu, par *décret pris en conseil des ministres* sur le rapport du ministre chargé de l'aviation marchande. »

Art. 4. — L'article 4 définit un pouvoir de contrôle général à la disposition des pouvoirs publics.

Différentes sortes de contrôle peuvent, en effet, être envisagées:

Contrôle technique;
Contrôle économique;
Contrôle financier,

et enfin, les autres contrôles qui ne sont pas définis, mais qui peuvent être réglementés par des dispositions prises par décret.

Certains, et en particulier le représentant des entreprises privées, sont inquiets de l'extension d'un contrôle technique au contrôle général, qui pourrait laisser le champ libre à l'arbitraire.

Ils ont donc proposé de remplacer l'article 4 par le texte suivant:

« Les entreprises de transport et de travail aérien sont soumises au contrôle technique exercé, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation marchande, dans les conditions fixées en conseil d'Etat. »

Mais une certaine majorité à la commission s'est cependant affirmée pour le maintien du contrôle général, ne serait-ce que pour permettre de contrôler que les conditions imposées aux compagnies pour bénéficier de l' « autorisation », sont bien respectées par ces dernières.

Le troisième paragraphe de l'article 4 stipule que les dépenses entraînées par le contrôle sont à la charge des entreprises.

Cet alinéa a également retenu l'attention de la commission qui craint que l'extension des contrôles, s'ils ne sont limités par des obligations budgétaires précises, risquent de créer des charges excessives pour l'industrie des transports aériens.

La commission a néanmoins admis que le contrôle général était indispensable, et que les compagnies devraient en supporter la charge, dans les mêmes conditions que les compagnies industrielles ou de transport soumises aux mêmes obligations, qui acquittent ces taxes sous forme de redevances kilométriques.

En outre, le groupe des travailleurs C.G.T.-F.O. a souligné l'importance d'un contrôle particulier, dont le texte ne fait pas mention, celui du contrôle de la législation sociale du personnel des entreprises de transport aérien.

Bien que ce contrôle découle de textes du ministère du travail, la commission a jugé qu'il convenait que ce contrôle soit effectué par le ministre de tutelle et propose de placer en tête de l'article 4, le paragraphe suivant:

« Le ministre chargé de l'aviation marchande assure l'application de la législation sociale au personnel. »

Titre II. — Les secteurs de l'aviation marchande

Art. 5. — Cet article définit les différents secteurs de l'aviation marchande: secteur réglementé et secteur libre.

Dans le projet, le secteur réglementé n'est pas défini substantiellement, comme il était défini dans le projet de 1498, qui classait dans le secteur d'intérêt général les itinéraires définis, tels que ceux qui relient aux pays étrangers les territoires dépendant de la République française et des protectorats, les territoires ou les Etats associés ou les territoires ci-dessus entre eux. Dans le projet actuel, on spécifie que le secteur réglementé correspond aux transports de passagers sur les itinéraires classés. Par conséquent, on renvoie à la définition du secteur réglementé dans un classement, les autres moyens de transports relevant du secteur libre.

Cette exclusion du secteur réglementé de ces transports de passagers a provoqué une certaine appréhension chez plusieurs membres de la commission, qui ont redouté les possibilités d'écrémage de certains trafics par les transporteurs placés hors du secteur réglementé.

Néanmoins, votre commission accepte le texte gouvernemental.

Art. 6. — L'article 6 indique que sont classés les itinéraires dont l'exploitation est reconnue d'intérêt public. L'article ne les définit pas, de même que n'est pas défini l'intérêt public, mais ceci vraisemblablement parce que cette notion est suffisamment définie par le droit commun et la jurisprudence.

Le conseil d'Etat qui est chargé de déterminer les conditions d'application du présent article appréciera sans doute l'intérêt public, suivant les propositions qui lui seront faites.

Nous noterons cependant, qu'une fois de plus, nous avons là une définition formelle.

Le groupe des entreprises privées souhaiterait que le dernier alinéa de l'article 6 soit modifié, en y apportant une précision.

La commission a accepté ainsi que cet alinéa soit rédigé comme suit:

« Une première répartition des itinéraires exploités à la date de la promulgation de la présente loi interviendra *entre itinéraires classés et non classés*, dans les trois mois qui suivront cette date. »

Titre III. — Le secteur réglementé

Art. 7. — L'article 7 pose le principe de la concurrence, sur chaque itinéraire classé.

Une ou plusieurs entreprises agréées par le ministre, après l'avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, peuvent exécuter les transports d'intérêt public, sous la condition de souscrire à un cahier des charges, dont les types seraient établis par décret pris en conseil d'Etat.

Les entreprises privées ont proposé de substituer au paragraphe premier le texte suivant:

« Sur chaque itinéraire classé, à la promulgation de la loi, les compagnies exploitantes sont tenues, dans un délai de trois mois, de coordonner leurs exploitations.

« A défaut d'accord, le ministre chargé de l'aviation marchande statuera, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande. »

La commission, estimant qu'une telle modification serait inopérante, s'en tient au texte du statut, mais recommande au ministre chargé de l'aviation civile de tenir le plus large compte des accords qui pourraient être proposés par les compagnies exploitantes et tout d'abord de n'accorder l'agrément aux entreprises que parmi celles qui auraient fait acte de candidature.

En ce qui concerne le deuxième alinéa, deux propositions de modification du texte actuel se trouvaient en présence:

a) « Etabli en conseil d'Etat et pris sur proposition des entreprises intéressées »;

b) Etabli en conseil d'Etat et pris après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, les intéressés obligatoirement entendus. »

La commission propose le maintien du texte gouvernemental, qui donne les garanties suffisantes.

Art. 8. — En ce qui concerne le cahier des charges type du secteur réglementé, il faut rappeler que certains membres de la commission se sont élevés contre la fixation, par le cahier des charges, de la procédure d'établissement des tarifs et ont demandé le remplacement de l'article 8 par le texte ci-dessous:

« Les cahiers des charges doivent préciser les conditions dans lesquelles les entreprises sont tenues de faire face à l'accroissement du trafic. Ils pourront, en outre, indiquer les conditions dans lesquelles, sur un itinéraire exploité par plusieurs entreprises, des services insuffisamment utilisés par le public, pourront être réduits ou supprimés sans indemnité, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande. »

En définitive, les deux premiers alinéas de l'article 8 ont été conservés et une modification du dernier alinéa a été retenue, en vue de préciser que le cahier des charges pourra indiquer les conditions dans lesquelles, sur un itinéraire exploité par plusieurs entreprises, les services insuffisamment utilisés pourraient être réduits ou supprimés sans indemnité.

Enfin, il a paru nécessaire à l'ensemble de la commission d'ajouter au chapitre concernant le secteur réglementé un article concernant les facilités financières à accorder aux entreprises exploitantes. Cet article pourrait être ainsi rédigé:

« Les conditions dans lesquelles des facilités financières seront accordées aux compagnies et tiendront compte des nécessités d'équipement, seront fixées par la loi de finances. »

Art. 9. — Cet article, le plus discuté du projet, est celui qui fixe notamment la politique du Gouvernement au regard de l'aviation privée et de la compagnie nationale.

Il revêt une importance considérable, car il met fin à un monopole de fait qui résultait des précédents textes législatifs, en faveur d'Air France.

La compagnie Air France, partant du principe qu'elle a été créée par une loi, et considérant qu'elle est constituée pour affirmer la politique de la France, estime qu'elle a vocation pour exécuter seule les transports internationaux.

Le projet de loi, par son article 9, précise, au contraire, que, seules, pour des motifs d'intérêt national, les conventions qui régissent les rapports de l'Etat et des entreprises créées par une loi peuvent réserver à celles-ci pour une période de six ans renouvelable l'exploitation, à titre exclusif, des transports

de passagers sur des itinéraires classés reliant à un pays étranger, le territoire de la République française, le Maroc, la Tunisie, les territoires associés et les Etats associés.

Le projet gouvernemental marque donc une volonté de maintenir la compagnie nationale sur toutes les relations internationales où l'intérêt de la nation peut l'exiger et, en particulier, sur telles relations où la présence de l'aviation marchande est un impératif et où la compétition nécessite d'imposer certaines sujétions particulières à la compagnie exploitante, sujétions dont seul l'Etat est juge et qu'il doit pouvoir exiger à tous moments.

Le principe du monopole est ainsi transformé en faculté, limitée dans le temps, et aux relations internationales sur lesquelles la présence de la Compagnie nationale s'impose.

Le Gouvernement n'a pas exclu le cas où certaines compagnies privées pouvaient exploiter dans des conditions plus favorables que la Compagnie nationale et le cas où les exigences d'un texte feraient obligation à celle-ci d'exploiter certaines relations qui, pour elle, seraient déficitaires et qui pourraient, par contre, être des itinéraires de complément rentables pour certaines entreprises privées.

La majorité de la commission a retenu le texte gouvernemental, après de longs débats sur le fonds et sur les modifications proposées par un certain nombre de commissaires.

Les groupes C. G. T.-F. O., C. G. T. et C. F. T. C. avaient insisté sur la nécessité de conserver à la Compagnie nationale l'exploitation de tous les itinéraires classés et avaient demandé de substituer à « sur des itinéraires classés », le membre de phrase « sur *les* itinéraires classés ».

La commission n'a pas accepté cet amendement, ce dernier texte pouvant impliquer une obligation de réserver la totalité des transports de passagers et de poste sur tous les itinéraires en bloc, ce qui était contraire à l'esprit du texte, mais elle a admis d'ajouter, après « les conventions », dans la première ligne de l'article 9, la précision suivante: « *soumises au Parlement* ».

Titre IV. — Le secteur libre

Art. 10. — Il précise qu'ont accès au secteur libre les entreprises créées par la loi et les entreprises autorisées et indique les conditions dans lesquelles elles peuvent transporter les passagers entre deux escales.

Le paragraphe 3 tend à harmoniser les trafics de la Compagnie nationale avec ceux des compagnies privées sur le secteur libre en les soustrayant à l'homologation et en les considérant comme étant valables, sauf opposition dans les dix jours.

Après quelques échanges de vues, votre commission a adopté cet article.

Titre V. — Les subventions

Art. 11. — Cet article est relatif aux subventions. Il est de grande importance.

Deux principes y sont posés: les entreprises, qu'elles soient créées par une loi ou privées, mais agréées, sont admises au bénéfice des subventions, soit de l'Etat, soit des collectivités territoriales et des établissements publics, sous réserve d'une contre-partie d'obligations particulières.

Il ne sera pas accordé de subvention pour l'exploitation d'un secteur réglementé confié à plusieurs entreprises.

Dans l'ensemble, les règles prévues en ce qui concerne l'octroi des subventions ont été approuvées, bien que, sur certains points particuliers plusieurs modifications soient proposées.

L'ensemble de la commission s'est déclaré favorable au système consistant à particulariser les subventions et propose la substitution aux texte du projet de loi, qui stipule la possibilité pour les entreprises de recevoir des subventions en contre-partie d'obligations particulières, du texte ci-dessous, qui lui a semblé plus complet:

« Les entreprises de transport aérien ne peuvent recevoir de subventions ou bénéficier d'avantages, sous quelque forme que ce soit, de la part de l'Etat ou des collectivités territoriales et établissements publics, que pour l'exploitation d'itinéraires déterminés, ou en contre-partie d'obligations particulières nettement définies qui leur seraient imposées. »

Il a semblé utile également de préciser que le ministre sera informé *par les bénéficiaires* des subventions attribuées par les collectivités territoriales et les établissements publics.

Par ailleurs, l'alinéa prévoyant qu'il ne peut être accordé de subventions pour l'exploitation d'un itinéraire du secteur réglementé confié à plus d'une entreprise a semblé discutable: en effet, il est possible; par exemple, que, sur un secteur réglementé, une escale soit rendue obligatoire et que, rompant l'équilibre de cette ligne, elle rende nécessaire une subvention; un tel cas constituerait bien une « obligation particulière ». Ces considérations ont amené la commission à proposer que cette mesure ne soit pas appliquée lorsqu'il existe des charges spéciales.

Art. 12. — Enfin, la question de la comptabilité des entreprises subventionnées a été débattue, le projet de loi prévoyant que « toute entreprise subventionnée doit tenir une comptabilité analytique d'exploitation, conforme à un plan type, qui sera approuvé par arrêté, etc. ».

Une proposition a été faite, en vue de garantir les entreprises non subventionnées contre une concurrence déloyale des entreprises subventionnées, proposition tendant à préciser que cette comptabilité analytique doit être tenue pour chaque itinéraire faisant l'objet d'une subvention.

Les difficultés auxquelles donnerait lieu l'application de cette disposition ont été signalées, notamment la quasi-impossibilité de distinguer les frais occasionnés dans une entreprise par chaque itinéraire.

Cette proposition a cependant été acceptée par la majorité de la commission, sous une forme un peu différente, consistant à ajouter à l'article 12 du projet de loi la phrase suivante:

« ... cette entreprise doit être à même de fournir une comptabilité pour chaque ligne subventionnée ».

Titre VI. — La composition du conseil supérieur de l'aviation marchande

Art. 13. — Deux thèses ont été soutenues, au cours de l'étude des dispositions du projet de loi relatives à ce conseil:

La première était en faveur d'un conseil restreint, analogue à l'Aeronautics Board des Etats-Unis;

La seconde consistait à accroître, au contraire, plus largement le nombre des membres du conseil, assurant ainsi une représentation plus importante aux intéressés ou aux techniciens.

La commission a, en définitive, suggéré que les entreprises de transport et de travail aériens, ainsi que le personnel des entreprises de transport aérien, aient *cinq représentants* au lieu de quatre prévus dans le projet de loi.

Elle a, d'autre part, estimé que les chambres de commerce (qui sont souvent gérantes d'aéroports) et les chambres d'agriculture auraient une place normale dans le conseil supérieur de l'aviation marchande, lequel doit être automatiquement consulté sur les questions de transport des passagers.

La commission s'est enfin prononcée pour la modification du deuxième paragraphe de l'article 13 du projet de loi, dans le sens suivant:

« 2° Six personnalités choisies pour leur compétence juridique, économique, financière, ou leur *vocation* aéronautique... ».

Art. 14. — Il traite de la nomination du président et des membres du conseil supérieur de l'aviation marchande.

La commission a adopté le principe de la représentation proposée.

Elle a cependant estimé souhaitable d'apporter quelques modifications, notamment en ce qui concerne la nomination du président du conseil supérieur de l'aviation marchande. L'article 14 devrait préciser que le président doit être nommé *parmi les fonctionnaires* membres du conseil; ce même article devrait également préciser que les membres du conseil supérieur de l'aviation marchande sont nommés pour trois ans, « *sur proposition de l'organisation dont ils relèvent* ». En ce qui concerne la section permanente du conseil, un additif au troisième alinéa de l'article 14 pourrait spécifier que:

« Cette section permanente doit obligatoirement comprendre des membres de chaque catégorie représentée au conseil supérieur de l'aviation marchande. »

En ce qui concerne le quatrième alinéa, selon lequel « l'organisation et les conditions de fonctionnement du conseil supérieur de l'aviation marchande sont fixées par un décret », certains membres de la commission ont fait remarquer qu'il serait préférable que la loi fixe les conditions de fonctionnement du conseil supérieur et qu'un décret en précise l'organisation.

Enfin, la commission s'est déclarée d'accord sur les propositions faites par le représentant des travailleurs C. G. T., tendant à donner au conseil supérieur de l'aviation marchande la possibilité d'émettre des avis de majorité et des avis de minorité.

Art. 15. — Il prévoit les cas dans lesquels le conseil supérieur de l'aviation marchande donne son avis:

1° Dans tous les cas expressément prévus dans la loi;

2° Sur toutes les questions concernant l'aviation marchande qui lui sont soumises par le ministre chargé de l'aviation marchande et par les ministres intéressés.

Le groupe des travailleurs C. G. T. a demandé que le conseil supérieur de l'aviation marchande puisse se saisir lui-même directement de certaines questions après approbation du ministre.

La commission a estimé que cette demande était valable, mais qu'il conviendrait de la remanier et propose d'ajouter un troisième paragraphe ainsi libellé:

« Le conseil supérieur de l'aviation marchande pourra proposer au ministre, par l'intermédiaire de son président, de le saisir de certaines questions concernant l'aviation marchande. »

TITRE VII. — DISPOSITIONS DIVERSES

Les articles 16, 17, 18 n'ont soulevé aucune observation.

Art. 19. — Sur observation du groupe des entreprises privées, la commission propose d'apporter la précision suivante au 2e alinéa de l'article.

« La présente loi est applicable aux entreprises françaises installées dans ces pays dans la mesure où... ».

Art. 20-21. — Sans observation.

Les observations de votre commission des transports, des P. T. T. et du tourisme, et les modifications de certains articles qu'elle vous propose, doivent permettre d'améliorer sensiblement le texte gouvernemental, sans toutefois en bouleverser l'économie.

La commission a considéré, en effet, après avoir été unanime à reconnaître qu'une loi cadre présente des imperfections et peut dans certains cas extrêmes laisser un champ d'application trop étendu à l'exécutif, que le caractère évolutif de l'aviation marchande ne pouvait s'accommoder d'un texte rigide qu'il conviendrait de modifier fréquemment et souvent dans des délais trop longs.

En ce qui concerne les dispositions prises pour établir une saine concurrence entre les compagnies privées et la compagnie nationale, les légères modifications proposées par la commission apportent quelques précisions et ne modifient pas l'économie du projet dans ce domaine.

Enfin, le rétablissement de l'article supprimé dans le texte initial du Gouvernement par le Conseil d'Etat, relatif aux facilités financières accordées aux compagnies exploitant sur le secteur réglementé, paraît être une heureuse initiative de votre commission par les garanties qu'il doit apporter.

Le projet d'avis qui vous est soumis tient le plus large compte de ce qui précède.

Au cours des débats qui se sont déroulés les 9 et 10 décembre 1952, le Conseil économique a approuvé dans ses grandes lignes le rapport présenté par M. Le Hénaff, au nom de la commission des transports, des P. T. T. et du tourisme, mais a cependant apporté, à la suite de certaines interventions, quelques modifications au projet d'avis.

Il a, en particulier, adopté la proposition faite par le groupe des travailleurs C.G.T.-F.O. de modifier l'article 2 du projet de loi, afin que ce texte cite l'entreprise créée par la loi et non les « entreprises ».

Par ailleurs, il a admis l'adjonction d'un article 8 *bis*, concernant les facilités financières à accorder aux entreprises exploitantes, mais en précisant que ces facilités seraient accordées aux entreprises pour leur équipement en matériel aéronautique et qu'elles devraient, dans la mesure du possible, avoir pour effet d'encourager le développement de la construction aéronautique nationale.

En outre, en ce qui concerne le secteur libre, le Conseil économique a adopté une proposition de modification à l'article 10 du projet de loi, émanant du groupe des travailleurs C.G.T.-F. O.; le troisième alinéa de cet article devrait être remplacé par le texte suivant:

« En ce qui concerne les tarifs, les dispositions prévues par les articles 14 et 15 de la loi du 16 juin 1948 ne sont pas opposables à l'entreprise créée par la loi dans son activité dans le secteur libre ».

Enfin, certaines précisions ont été demandées à l'article 8 du projet de loi, concernant le cahier des charges type du secteur réglementé et plusieurs modifications ont été demandées et approuvées sans discussion, en ce qui concerne la composition du conseil supérieur de l'aviation marchande.

Telles sont les quelques modifications qui ont été apportées par le Conseil économique aux propositions de sa commission des transports, des P. T. T. et du tourisme et qui sont reprises dans l'avis.

2° Avis formulé par le Conseil économique au cours de sa session des 9 et 10 décembre 1952.

Le Conseil économique,

Vu la lettre du président du conseil des ministres en date du 10 novembre 1952, le saisissant, pour avis, du projet de loi portant statut de l'aviation marchande;

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission des transports, des P. T. T. et du tourisme par M. Le Hénaff;

1. Constatant le développement considérable du trafic aérien mondial et la très large extension qu'il est appelé à connaître dans un proche avenir;

2. Constatant que le transport aérien français, malgré ses progrès considérables, se heurte à une concurrence de plus en plus vive de la part de nations nouvellement venues à l'exploitation de ce mode de transport ou de nations mieux outillées;

3. Considérant que la législation régissant actuellement le transport aérien français est insuffisante pour assurer à ce moyen de transport un développement harmonieux et pour lui permettre de lutter, efficacement sur le plan international et que, par conséquent, dans l'intérêt des entreprises de navigation aérienne et dans l'intérêt des usagers, l'aviation marchande doit être dotée d'un statut;

4. Considérant qu'un texte régissant le transport aérien doit être assez précis pour ne pas donner à l'exécutif des pouvoirs arbitraires, mais doit cependant se garder d'enserrer ce mode de transport dans des règles trop strictes, qui risqueraient d'entraver son développement futur;

5. Considérant que la création d'un conseil supérieur de l'aviation marchande, appelé à donner son avis au ministre, et dans lequel sont largement représentés les intéressés, peut être une garantie supplémentaire contre tout arbitraire;

6. Considérant:

Que les services rendus par la compagnie nationale et par les compagnies privées ont démontré la nécessité de maintenir la coexistence d'un secteur nationalisé et d'un secteur libre;

Que cette coexistence est également favorable à l'intérêt des usagers, qui est de bénéficier du meilleur service au meilleur prix;

7. Considérant que la concurrence entre ces deux secteurs doit être réglementée, dans le but de défendre la position du transport aérien français dans le trafic mondial et de satisfaire aux impératifs de l'intérêt public et de l'intérêt national;

8. Considérant que les dispositions régissant les transports aériens de passagers et de poste doivent assurer:

a) Une sécurité meilleure pour l'usager;

b) Une répartition des itinéraires entre les compagnies aériennes, susceptible d'alléger les charges d'exploitation et, par voie de conséquence, d'avoir une répercussion sensible sur les tarifs;

c) Un choix des entreprises autorisées à exploiter sur le secteur réglementé, choix qui devra tenir compte de leurs moyens techniques, financiers et commerciaux;

d) Une concentration du transport aérien sur les itinéraires internationaux;

e) Une juste répartition de l'aide financière des subventions aux entreprises, en contre-partie d'obligations particulières qui leur seraient imposées;

9. Considérant que la liberté la plus complète doit être laissée aux transports de marchandises et aux transports de passagers et de poste sur les itinéraires d'importance secondaire,

Emet l'avis (1):

Qu'il y a lieu d'adopter le projet de loi portant statut de l'aviation marchande, sous les réserves suivantes:

1° *En ce qui concerne les entreprises.*

a) Au premier alinéa de l'article 2, les termes « des entreprises créées à cet effet par la loi » devraient être remplacés par: « l'entreprise créée à cet effet par la loi » (2).

L'article 2 devrait également, en ce qui concerne les entreprises autorisées, stipuler qu'un décret... définira les conditions de l'octroi, du refus ou du retrait de l'autorisation, « en

(1) Le vote a été acquis au scrutin public, par 108 voix contre 45 et 2 abstentions (voir résultat du scrutin en annexe, scrutin n° 5).

(2) Ce paragraphe résulte de l'adoption, à l'unanimité, d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. sur l'article 2 du projet de loi et s'est substitué au texte du projet d'avis, qui était le suivant:

« *a*) L'article 2 devrait, en premier lieu, préciser que les activités de l'aviation marchande sont exercées par des entreprises créées à cet effet par la loi, « dans l'intérêt public ».

fonction des garanties techniques, morales et financières de l'entreprise »;

b) Les dérogations aux conditions requises des compagnies pour obtenir l'autorisation, prévues à l'article 3, ne devraient pouvoir être accordées que par décret pris en conseil des ministres, sur le rapport du ministre chargé de l'aviation marchande;

c) Le troisième alinéa de l'article 4 devrait être supprimé, et le premier alinéa complété, après « les pouvoirs publics », par la phrase suivante: « elles participent aux dépenses occasionnées par ce contrôle » (1).

Le même article devrait préciser que « le ministre chargé de l'aviation marchande assure l'application de la législation sociale au personnel » (2).

2° *En ce qui concerne les secteurs de l'aviation marchande* (3) (4).

a) Le premier alinéa de l'article 6 devrait être rédigé de la façon suivante:

« Seuls, sont classés les itinéraires dont l'exploitation est reconnue d'intérêt public » (5);

b) Le dernier alinéa de l'article 6 pourrait être rédigé de la façon suivante:

« Une première répartition des itinéraires exploités à la date de promulgation de la présente loi, interviendra entre itinéraires classés et non classés, dans les trois mois qui suivront cette date. »

3° *En ce qui concerne le secteur réglementé.*

a) L'article 7 pourrait préciser que l'agrément du ministre, nécessaire pour exploiter les transports de voyageurs sur chaque itinéraire classé, est accordé aux entreprises, parmi celles qui auraient fait acte de candidature et que cet agrément comporte au préalable une procédure de publicité (6) (7).

b) Le deuxième alinéa de l'article 7 devrait être complété par l'adjonction à la première ligne, après « de souscrire », des mots « au préalable » (1).

c) Le premier alinéa de l'article 8 devrait stipuler que le cahier des charges type du secteur réglementé fixera, entre autres, les procédures d'établissement, mais aussi d'homologation des tarifs (2).

Le dernier alinéa de l'article 8 pourrait être modifié et rédigé de la façon suivante:

« Il pourra, en outre, indiquer les conditions dans lesquelles, sur un itinéraire exploité par plusieurs entreprises, les services insuffisamment utilisés par le public pourraient être réduits ou supprimés sans indemnité, par décision ministérielle, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande (3) (4) ».

d) Le texte suivant, concernant les facilités financières à accorder aux entreprises exploitantes, devrait constituer un article 8 *bis*:

« Les conditions dans lesquelles des facilités financières pourront être accordées aux entreprises exploitantes pour leur équipement en matériel aéronautique, seront fixées par la loi de finances; ces facilités auront notamment pour objet d'encourager le développement de la construction aéronautique nationale » (5) (6).

e) L'article 9 doit être modifié dans le même sens que l'article 2, les termes « l'entreprise créée par la loi » devant être substitués à « les entreprises créées par la loi » (7).

---

(1) Ce paragraphe résulte de l'adoption, à l'unanimité, d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. sur l'article 4 du projet de loi et s'est substitué au texte du projet d'avis, qui était le suivant:

« *c*) Le contrôle technique, seul, devrait être laissé à la charge des entreprises, le troisième alinéa de l'article 4 étant ainsi rédigé: « Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises. »

(2) Un amendement, déposé par M. P. Bernard, tendait à demander la substitution, au texte de l'article 4, du texte suivant:

« Les entreprises de transport et de travail aérien sont soumises au contrôle technique exercé, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation marchande, dans les conditions fixées en conseil d'Etat. »

Cet amendement a été repoussé par un vote à main levée.

(3) Deux amendements ont été déposés sur l'article 5 du projet de loi, sur lequel le projet d'avis ne demandait pas de modification:

Le premier, déposé par le groupe des travailleurs C. F. T. C., tendait à ce qu'au deuxième alinéa, après « relèvent du secteur réglementé tous transports de passagers », soient ajoutés les mots « de poste et de fret ».

Cet amendement a été rejeté par un vote au scrutin public, par 90 voix contre 46 et 12 abstentions (voir résultat du scrutin en annexe, scrutin n° 1). Au préalable, avait été repoussé un sous-amendement, déposé par le groupe des travailleurs C. G. T., tendant à ajouter, après le membre de phrase cité, seulement les mots « et de poste ».

Le second, déposé par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O., tendait à demander la substitution dans le deuxième alinéa de l'article 5, aux mots « relèvent du secteur réglementé tous transports de passagers sur les itinéraires classés », les mots « relèvent du secteur réglementé tous transports sur les itinéraires classés ». Il a été considéré comme rejeté par le vote sur l'amendement du groupe des travailleurs C. F. T. C., ayant le même objet que celui-ci.

(4) Un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. C. et tendant à supprimer le 2° de l'avis a été repoussé par un vote à main levée.

(5) Ce paragraphe résulte de l'adoption à main levée d'un amendement déposé par M. Paul Bernard et modifié sur proposition du rapporteur (le texte primitif de l'amendement était le suivant: « seuls, sont classés les itinéraires sur lesquels l'exploitation présente un caractère incontestable d'intérêt général et public »).

(6) Le membre de phrase: « et que cet agrément comporte, au préalable, une procédure de publicité », résulte de l'adoption à l'unanimité d'un amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. C. et modifié sur proposition du rapporteur.

(7) Deux amendements avaient été déposés, en vue de proposer des modifications au premier alinéa de l'article 7 du projet de loi:

Le premier, déposé par M. Paul Bernard, tendait à substituer au premier alinéa de l'article 7, le texte suivant:

« Sur chaque itinéraire classé, à la promulgation de la loi, les compagnies exploitantes sont tenues, dans un délai de trois mois, de coordonner leurs exploitations.

« A défaut d'accord, le ministre chargé de l'aviation marchande statuera, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande.

« Lorsque plusieurs entreprises agréées seront appelées à exploiter un itinéraire classé, elles seront placées sur un pied de stricte égalité. »

Il a été rejeté par un vote à main levée.

Le second, déposé par le groupe des travailleurs C. F. T. C., a été retiré. Il demandait que soit remplacé le premier alinéa de l'article 7 par le texte suivant:

« Sur chaque itinéraire classé, reliant entre eux les territoires de l'Union française, du Maroc, de la Tunisie, des territoires associés et des Etats associés, les transports de passagers, de poste et de fret sont assurés par une ou plusieurs entreprises qui ont été agréées à cet effet, dans le cadre d'un plan d'ensemble par le ministre chargé de l'aviation marchande, après avis du conseil de l'aviation marchande.

« L'agrément est considéré comme étant de droit pour les entreprises créées par la loi. »

(1) Ce paragraphe résulte de l'adoption, à l'unanimité, d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. F. T. C.

(2) Ce paragraphe résulte de l'adoption, à main levée, d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. F. T. C.

(3) Un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. C. et repoussé par un vote à main levée, tendait à remplacer le texte proposé dans ce paragraphe de l'avis par le texte suivant:

« Il pourra, en outre, indiquer les conditions dans lesquelles sur un itinéraire exploité par une ou plusieurs entreprises, les services insuffisamment exploités pourraient être réduits ou supprimés sans indemnité... »

(4) Un amendement déposé par M. Paul Bernard et retiré par la suite, tendait à demander le remplacement de l'article 8 du projet de loi par le texte suivant:

« Les cahiers des charges doivent préciser les conditions dans lesquelles les entreprises sont tenues de faire face à l'accroissement du trafic. Ils pourront, en outre, indiquer les conditions dans lesquelles, sur un itinéraire exploité par plusieurs entreprises, des services insuffisamment utilisés par le public pourront être réduits ou supprimés sans indemnité, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande. »

(5) Ce texte a été substitué à celui du projet d'avis proposé par la commission, à la suite de l'adoption, par un vote à main levée, d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. C. et modifié par un sous-amendement proposé par le groupe des travailleurs C. G. T. et lui-même adopté par un vote à main levée; ce sous-amendement a eu pour effet d'ajouter au texte proposé le membre de phrase commençant par « ces facilités auront notamment... ».

Le texte de l'article 8 *bis*, proposé par la commission, était le suivant:

« Les conditions dans lesquelles des facilités financières seront accordées aux compagnies et tiendront compte des nécessités d'équipement seront fixées par la loi de finances. »

(6) Un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. C. et adopté à l'unanimité a abouti à la suppression du dernier paragraphe du 3° du projet d'avis, qui était le suivant:

« L'article 9 devrait préciser que les conventions régissant les rapports de l'Etat et des entreprises créées par une loi, sont des conventions « soumises au Parlement. »

(7) Trois amendements tendaient à compléter le projet d'avis, en demandant des modifications à l'article 9 du projet de loi:

Le premier, déposé par le groupe des travailleurs C. G. T., demandait que dans le texte de l'article 9, les mots « peuvent réserver à celles-ci », soient remplacés par « réservent à celles-ci » et « sur des itinéraires classés » par « sur les itinéraires classés ».

Le second, déposé par le groupe des travailleurs C. F. T. C., demandait le remplacement du premier alinéa de l'article 9 par le texte suivant:

« Pour des motifs d'intérêt national, les conventions qui régissent les rapports de l'Etat et des entreprises créées par une loi doivent

4° En ce qui concerne le secteur libre (1).

Le 3e paragraphe de l'article 10 devrait être remplacé par le texte suivant:

« En ce qui concerne les tarifs, les dispositions prévues par les articles 14 et 15 de la loi du 16 juin 1948 ne sont pas opposables à l'entreprise créée par la loi, dans son activité dans le secteur libre. »

5° En ce qui concerne les subventions.

a) L'article 11 devrait être rédigé de la façon suivante:

« Les entreprises de transport aérien ne peuvent recevoir de subventions ou bénéficier d'avantages, sous quelque forme que ce soit, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales et établissements publics que pour l'exploitation d'itinéraires déterminés du secteur réglementé, ou en contrepartie d'obligations particulières nettement définies qui leur seraient imposées (2).

« Le ministre chargé de l'aviation marchande sera tenu informé par les bénéficiaires des subventions attribuées par les collectivités territoriales et les établissements publics.

« Il ne peut être accordé de subventions pour l'exploitation d'un itinéraire du secteur réglementé confié à plus d'une entreprise, sauf charges spéciales; »

b) L'article 12, relatif à la comptabilité des entreprises subventionnées, devrait être complété de la façon suivante:

« ... cette entreprise doit être à même de fournir une comptabilité pour chaque ligne subventionnée » (3).

6° En ce qui concerne le conseil supérieur de l'aviation marchande (1).

a) En ce qui concerne les 6 personnalités choisies, selon le texte du 2° de l'article 13, pour leur compétence juridique, économique, financière ou aéronautique, il serait peut-être préférable de préciser: « pour leur compétence juridique, économique, financière ou leur vocation aéronautique ».

En outre, il devrait être prévu que deux postes reviendraient de droit à l'Union des chambres de commerce aéronautiques (représentants des usagers et concessionnaires d'aéroports) et qu'un poste reviendrait de droit au conseil d'administration de l'aéroport de Paris (2);

b) Les entreprises de transport et de travail aérien, ainsi que le personnel des entreprises de transport aérien devraient avoir 5 représentants au conseil supérieur de l'aviation marchande, au lieu des 4 prévus à l'article 13.

Ces cinq membres devraient comprendre deux membres du personnel navigant (3).

c) L'article 14 devrait spécifier que le président du conseil supérieur de l'aviation marchande sera élu parmi les fonctionnaires membres du conseil et que les membres sont nommés « sur proposition de l'organisation dont ils relèvent ».

d) Le 3e alinéa de l'article 14 devrait être modifié comme suit:

« ... magistrat à la Cour des comptes. Cette section permanente doit obligatoirement comprendre des membres de chaque catégorie représentée au conseil supérieur. Le nombre... »

et complété par la phrase suivante:

« Pour les questions dont elle est saisie, la commission permanente a les mêmes prérogatives que le conseil supérieur de l'aviation marchande » (4);

e) Il devrait être précisé que le conseil supérieur de l'aviation marchande pourra donner des avis de majorité et des avis de minorité;

f) Enfin, un 3e paragraphe devrait être ajouté à l'article 15, ainsi libellé:

« Le conseil supérieur de l'aviation marchande pourra proposer au ministre, par l'intermédiaire de son président, de le saisir de certaines questions concernant l'aviation marchande. »

g) Le 2e alinéa de l'article 19 pourrait être précisé comme suit:

« La présente loi est applicable, dans la mesure où elle n'est pas contraire aux dispositions des accords passés entre la France et les Etats associés du Cambodge, du Laos et du Vietnam, aux entreprises françaises installées dans ces Etats. »

---

réserver à celles-ci l'exploitation, à titre exclusif, des transports de passagers, de poste et de fret sur les itinéraires classés, reliant à un pays étranger le territoire de la République française, le Maroc, la Tunisie, les territoires associés et les Etats associés. »

Ces deux amendements ont été groupés et un vote unique a eu lieu sur le texte proposé par le groupe des travailleurs C. F. T. C., modifié par la suppression des mots « et de fret » après « transports de passagers, de poste », et ont été repoussés au scrutin public, par 93 voix contre 48 et 1 abstention. (Voir résultat du scrutin en annexe, scrutin n° 2.)

Le troisième amendement, déposé par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O., demandait le remplacement, dans le premier alinéa de l'article 9, des mots « sur des itinéraires classés » par « sur les itinéraires classés ».

Il a été repoussé, par un vote au scrutin public, par 84 voix contre 49 et 10 abstentions. (Voir résultat du scrutin en annexe, scrutin n° 3.)

(1) Le texte proposé par la commission ne prévoyait aucune modification à l'article 10. Ce 4° résulte de l'adoption à l'unanimité d'un amendement proposé par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O., après une modification proposée par M. Paul Bernard et qui a consisté à ajouter en tête du paragraphe proposé les mots « en ce qui concerne les tarifs ».

(2) Les mots « du secteur réglementé », après « l'exploitation d'itinéraires déterminés », ont été ajoutés au texte proposé par la commission à la suite de l'adoption à l'unanimité d'un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. C. La seconde partie de cet amendement qui tendait à la suppression des mots « sauf charges spéciales » au dernier alinéa, a été retirée.

(3) Un amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. C. et tendant à la suppression de ce paragraphe *b* a été repoussé, par un vote au scrutin public par 50 voix contre 22 et 70 abstentions (voir résultats du scrutin en annexe, scrutin n° 4).

(1) Un amendement déposé par M. Paul Bernard tendait à demander la suppression du dernier alinéa de l'article 14, alinéa auquel la commission ne proposait pas de modification. Il a été repoussé par un vote à main levée.

(2) Cet alinéa résulte de l'adoption, à l'unanimité, d'un amendement présenté par le groupe de l'artisanat.

(3) Cet alinéa résulte de l'adoption, à l'unanimité, d'un amendement présenté par le groupe de l'artisanat.

(4) Cet alinéa résulte de l'adoption, à l'unanimité, d'un amendement présenté par le groupe de l'artisanat et modifié dans sa forme, sur proposition du rapporteur.

ANNEXES

SCRUTIN N° 1

sur l'amendement présenté par le groupe des travailleurs C.F.T.C. tendant à ajouter au texte de l'avis un paragraphe prévoyant une modification du deuxième alinéa de l'article 5 du projet de loi.

Nombre de votants..... 148

Ont voté pour..... 46
Ont voté contre..... 90
Se sont abstenus..... 12

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (46).

Groupe des activités diverses. — MM. Gourlot (C. G. T.-F. O.), Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe de la pensée française. — M. Philip.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame.
C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.
C.G.T.-F.O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C.G.T.), Sar (C.G.T.-F.O.), Tidjani (C.F.T.C.).

Ont voté contre (90).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Ramarony.

Groupe de l'agriculture. — MM. D'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bouchard, Bonjean, Deleau (Jean), Denoyés, Des Courtils, Du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des classes moyennes. — M. Millot.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, Beuque, De Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Héreil, Le Hénaff.

Groupe des entreprises privées.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.
Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — M. Soula.

Groupe des travailleurs. — C.G.C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C.G.C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Jourdain, Poilay, Potier de La Morandière.

Se sont abstenus (12).

Groupe des associations familiales. — MM. Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May, Sauvy.

SCRUTIN N° 2

sur l'amendement présenté par le groupe des travailleurs C.F.T.C., conjugué avec un amendement du groupe des travailleurs C.G.T. et tendant à ajouter au 3e de l'avis un paragraphe supplémentaire, en vue de modifier l'article 9 du projet de loi.

Nombre de votants..... 142

Ont voté pour..... 48
Ont voté contre..... 93
S'est abstenu 1

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (48).

Groupe de l'agriculture. — MM. Gourlot (C.G.T.-F.O.), Haniquaut (C.F.T.C.), Rius (C.G.T.).

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Verret.

Groupe de la pensée française. — MM. Philip, Sauvy.

Groupe des travailleurs:

C.F.T.C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame.

C.G.T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furet, Le Brun, Le Quere, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C.G.T.-F.O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

Groupe de la pensée française. — MM. N'Gom (C.G.T.), Sar (C.G.T.-F. O.), Tidjani (C.F.T.C.).

Ont voté contre (93).

Groupe des activités diverses. — MM. Compeyrot, Montfajon, Ramarony.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Brouard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Héreil, Le Hénaff.

Groupe des entreprises privées. — Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Roche, Soula.

Groupe des sinistrés. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C.T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C.G.C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Guinaudeau, Jourdain, Poilay, Potier de la Morandière.

S'est abstenu (1).

Groupe de la pensée française. — M. May.

SCRUTIN N° 3

sur l'amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. et tendant à ajouter au 3° de l'avis un paragraphe supplémentaire, en vue de modifier l'article 9 du projet de loi.

Nombre de votants..... 143

Ont voté pour..... 49
Ont voté contre..... 84
Se sont abstenus..... 10

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (49).

Groupe de l'agriculture. — M. Gouriot (C. G. T.-F. O.), Haniquant (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Verret.

Groupe de la pensée française. — MM. Dumontier, Philip, Sauvy.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Wiljame.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C. G. T.), Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (84).

Groupe des activités diverses — M. Ramarony.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyès, Des Courtils, du Douet, de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guelatti, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des coopératives. — MM. Benois*, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Héreil, Le Hénaff.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Roche, Soula.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bouruet-Aubertot, Graeve, Guinaudeau, Jourdain, Poilay, Potier de la Morandière.

Se sont abstenus (10).

Groupe des activités diverses. — M. Compeyrot.

Groupe des classes moyennes. — M. Millot.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, May.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.
C. T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — M. Bicheron (C. G. C.).

SCRUTIN N° 4

sur l'amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. C., tendant à supprimer le b du 5° de l'avis relatif à la comptabilité des entreprises subventionnées (article 12 du projet de loi).

Nombre de votants 142

Ont voté pour 22
Ont voté contre 50
Se sont abstenus 70

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (22).

Groupe des activités diverses. — M. Colleville.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des classes moyennes. — M. Millot.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Beuque.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Verret.

Groupe de la pensée française. — M. Caujolle.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Puverel.
C. T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — M. Bicheron (C. G. C.).

Ont voté contre (50).

Groupe des activités diverses. — M. Guillant, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française: MM. May, Sauvy.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quéré, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bouruet-Aubertot, Graeve, Guinaudeau, Jourdain, N'Gom, Poilay, Potier de la Morandière.

Se sont abstenus (70).

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Desnoyés, Des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Dumontier, Philip.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

Groupe de l'Union française. — MM. Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

SCRUTIN N° 5

sur l'ensemble du projet d'avis relatif au projet de loi portant statut de l'aviation marchande.

Nombre de votants..... 155

Ont voté pour..... 108
Ont voté contre..... 45
Se sont abstenus..... 2

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (108).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montajon, Ramarony.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bouchard, Bonjean, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — M. Millot.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Benoist, Beuque, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Héreil, Le Hénaff.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May, Roche, Sauvy, Soula.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bernard, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Guinaudeau, Jourdain, Poilay, Pollier de la Morandière.

Ont voté contre (45).

Groupe de l'agriculture. — MM. Gourlot (C. G. T.-F. O.), Hanquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe de la pensée française. — M. Philip.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansielegheim, Willame.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C. G. T.), Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Se sont abstenus (2).

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Verret.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.